DOCUMENTS

NNUAL BULLETIN OF
TRANSPORT STATISTICS
OR EUROPE

ULLETIN ANNUEL DE
STATISTIQUES DE TRANSPORTS
OUR L'EUROPE

ЖЕГОДНЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЕВРОПЕЙСКОЙ
СТАТИСТИКИ ТРАНСПОРТА

1969

United Nations - 1970 - Nations Unies
Организация Объединенных Наций

Prepared by the secretariat of the
Economic Commission for Europe

Préparé par le secrétariat de la
Commission Economique pour l'Europe

Подготовлен секретариатом
Европейской Экономической Комиссии

The designations employed and the presentation of the material in this publication do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations concerning the legal status of any country or territory or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers.

Les désignations utilisées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique de tel pays ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Используемые обозначения и представление материала в этой публикации не должны рассматриваться как выражение какого-либо суждения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций относительно юридического статуса какой-либо страны или территории, их органов власти или в отношении определения их границ.

UNITED NATIONS PUBLICATION

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, GENEVA

ANNUAL BULLETIN OF TRANSPORT STATISTICS FOR EUROPE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE, GENÈVE

BULLETIN ANNUEL DE STATISTIQUES DE TRANSPORTS POUR L'EUROPE

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ, ЖЕНЕВА

ЕЖЕГОДНЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЕВРОПЕЙСКОЙ СТАТИСТИКИ ТРАНСПОРТА

Vol. XXI— Том XXI

1969

UNITED NATIONS NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

NEW YORK — НЬЮ-ЙОРК

1970

UNITED NATIONS PUBLICATION
PUBLICATION DES NATIONS UNIES
ИЗДАНИЕ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Sales Number
No de vente
Номер для заказов

E/F/R/70.II.E.14

Price : $ U.S. 3.50
(or equivalent in other currencies)

TABLE OF CONTENTS

Page

EXPLANATORY NOTES V

THE TRANSPORT SITUATION IN EUROPE VIII

Passenger transport IX

Freight transport X
Networks XIV
Mobile equipment XX
Utilization of equipment XXIV
Chart I LXV
Chart II LXVI

TABLES

GENERAL

1. Mid-year population and area of countries 1
2. Gross national product and indices of industrial production and imports 2
3. Relative importance of the principal modes of inland freight transport 4
4. International goods transport by various modes of transport 6
5. International travel statistics 12

RAILWAYS

6. Networks 14
7. Mobile equipment 18
8. Passenger and freight traffic and transport.. 34
9. Freight transport by ranges of distance 40
10. Total staff 42

ROADS

11. Length of roads 43
12. Expenditure on roads .. 48
13. Mobile equipment 52
14. New vehicles registered during the year 62
15. Total and international road traffic and transport 66
16. Consumption of fuel by road vehicles 76

TABLE DES MATIÈRES

Page

NOTES EXPLICATIVES VI

LA SITUATION DES TRANSPORTS EN EUROPE XXVI

Transport de voyageurs..XXVIII
Transport de marchandises XXIX
Réseaux de transports...XXXIII
Equipement mobile XXXIX
Utilisation du matériel XLIV
Diagramme I LXV
Diagramme II LXVI

TABLEAUX

GÉNÉRALITÉS

1. Population au milieu de l'année et superficie des pays 1
2. Produit national brut et indices de la production industrielle et des importations... 2
3. Importance relative des principaux modes de transport intérieur de marchandises 4
4. Transport international de marchandises selon le mode de transport 6
5. Statistique du tourisme international 12

CHEMINS DE FER

6. Réseaux 14
7. Equipement mobile 18
8. Transport de voyageurs et de marchandises ... 34
9. Transport de marchandises par paliers de distance 40
10. Total du personnel ... 42

ROUTES

11. Longueur des routes .. 43
12. Dépenses de voirie routière 48
13. Equipement mobile 52
14. Nouveaux véhicules immatriculés pendant l'année 62
15. Transport routier total et international 66
16. Consommation de carburants par les véhicules routiers ... 76

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ VII

ПОЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТА В ЕВРОПЕ XLVI

Пассажирские перевозки XLVII

Грузовые перевозки XLVIII
Транспортные сети LII
Подвижной состав LVII
Использование подвижного состава LXI
Диаграмма I LXV
Диаграмма II LXVI

ТАБЛИЦЫ

Общее

1. Средне-годовое население и площадь страны 1
2. Валовой национальный продукт и индексы промышленного производства и импорта 2
3. Относительное значение главных видов внутреннего грузового транспорта 4
4. Международное грузовое движение по всем видам транспорта 6
5. Статистика международного туризма 12

Железные дороги

6. Сети 14
7. Подвижной состав 18
8. Пассажирское и грузовое движение и перевозки 34
9. Грузовые перевозки по поясам расстояния 40
10. Персонал 42

Дороги

11. Протяженность дороги 43
12. Расходы на дороги 48
13. Подвижной состав 52
14. Новые транспортные средства зарегистрированные в течение года 62
15. Общее и международное движение и перевозки 66
16. Потребление топлива дорожными транспортными средствами 76

TABLE OF CONTENTS

Page

INLAND WATERWAYS

17. Length of navigable inland waterways 78
18. Craft in service 84
19. New or used craft placed in service during the year 92
20. Craft at end of 1968 by year of construction 98
21. Freight transport 100
22. Internal freight transport by ranges of distance 103

INTERNATIONAL RIVERS

23. Freight transport on the Rhine 104
24. Freight transport on the Danube 105
25. International freight transport on the Danube 106

SEA PORTS

26. Goods loaded and unloaded at sea ports ... 108

COMBINED TRANSPORT

27. Number of containers owned or approved by railway administrations 110
28. Container traffic and transport by rail in containers 112

OIL PIPELINES

29. Networks and transport 114

OTHERS

30. International goods transport by commodity categories 116

ANNEXES

I. Definitions 136
II. Sources of information and coverage of statistics 172

TABLE DES MATIÈRES

Page

VOIES NAVIGABLES

17. Longueur des voies navigables intérieures .. 78
18. Bateaux en service 84
19. Bateaux neufs ou usagés mis en service pendant l'année 92
20. Bateaux en service à la fin de 1968 par l'année de construction 98
21. Transport de marchandises 100
22. Transports internes de marchandises par paliers de distance 103

FLEUVES INTERNATIONAUX

23. Transport de marchandises sur le Rhin 104
24. Transport de marchandises sur le Danube 105
25. Transport international de marchandises sur le Danube 106

PORTS MARITIMES

26. Marchandises chargées et déchargées dans les ports maritimes 108

TRANSPORTS COMBINÉS

27. Nombre de containers appartenant aux administrations ferroviaires ou agrées par celles-ci 110
28. Mouvement de containers et transport en containers par chemin de fer 112

OLÉODUCS

29. Longueur du réseau et volume de transport 114

AUTRES

30. Transport international de marchandises par catégorie de marchandise 116

ANNEXES

I. Définitions 147
II. Sources d'information et champ couvert par les statistiques 175

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Внутренние водные пути

17. Длина судоходных внутренних водных путей.. 78
18. Суда, находящиеся в эксплуатации 84
19. Новые и поддержанные суда, сданные в эксплуатацию в течение года 92
20. Суда, находящиеся в эксплуатации к концу 1968 по году постройки 98
21. Грузовые перевозки 100
22. Внутренние грузовые перевозки по расстоянию 103

Международные реки

23. Грузовые перевозки по Рейну 104
24. Грузовые перевозки по Дунаю 105
25. Международные грузовые перевозки по Дунаю 106

Морские порты

26. Грузы, погруженные и выгруженные в морских портах 108

Смешанные перевозки

27. Число контейнеров, принадлежащих управлениям железных дорог или допускаемых ими к перевозке 110
28. Движение контейнеров и железнодорожные перевозки в контейнерах 112

Нефтетрубопроводы

29. Протяженность трубопроводов и объем транспортировки 114

Другие

30. Международные грузовые перевозки по категориям грузов 116

Приложения

I. Определения 159
II. Источники информации и охват статистических данных 178

EXPLANATORY NOTES

The purpose of the Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe is to provide basic data on transport and related trends in uropean countries and the United States of America.

ources

The statistics appearing in this bulletin are compiled by the secretariat of the United Nations Economic Commission for Europe om replies to questionnaires supplied by various countries, or from official national and international sources mentioned in Annex II

omparability of data

Data are given according to the commonly agreed definitions which have been worked out under the auspices of the Inland ransport Committee of the United Nations Economic Commission for Europe (see Annex I). Where individual series differ fundamentally om the agreed definitions and/or the coverage is incomplete, the differences are indicated in footnotes.

ime period

The statistics are presented in the form of time series. As far as possible the figures are given for the last two calendar years and 963 which is the base period of the United Nations and the statistical departments of the specialized agencies for calculation of index umbers.

ounding

Where necessary, each figure has been rounded off to the nearest final digit. For this reason, there may occur in some series an pparent slight discrepancy between the sum of the constituent items and the totals as shown.

evisions

In general, the data for the last year should be treated as provisional while those for previous years as final. Revised figures in espect of the previous issue of the bulletin are indicated by r.

lomenclature

Certain data supplied by the Federal Republic of Germany relate to its territory and also to West Berlin, for which separate igures are not available. Such data or series are indicated by the symbol †.

ymbols employed

• = Estimate by the secretariat.
. = Not applicable.
.. = Not available.
- = Magnitude zero.
0 = Magnitude not zero, but less than half of unit employed.

| = Series changed.
r = Revised data in respect of previous issue.
† = See "Nomenclature" above.

NOTES EXPLICATIVES

Le Bulletin annuel de statistiques de transports pour l'Europe a pour objet de fournir des données de base sur l'évolution de la situation des transports et les tendances dans les pays européens et aux Etats-Unis d'Amérique.

Sources

Les statistiques publiées dans ce bulletin sont établies par le Secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies sur la base des informations communiquées par les différents pays ou extraites de publications officielles nationale et internationales mentionnées en l'annexe **II.**

Comparabilité des données

Les données sont établies conformément aux définitions élaborées par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (voir annexe **I**). Lorsqu'une série s'écarte par trop de ces définitions ou que les données sont incomplètes, ces divergences sont signalées en note.

Période couverte

Les statistiques sont présentées sous forme de séries chronologiques. Autant que possible les chiffres donnés sont des chiffres annuels pour les dernières deux années et pour l'année 1963. Les indices ont été calculés sur la base de cette dernière (1963 = 100), qui constitue la période de base utilisée par les Nations Unies ainsi que par les services statistiques des institutions spécialisées.

Arrondissement des chiffres

Chaque fois qu'on l'a jugé nécessaire, les nombres ont été arrondis à l'unité. Il peut donc y avoir, pour certaines séries, une légère différence entre la somme des éléments constituants et le total indiqué.

Révisions

En général, les données relatives à la dernière année doivent être considérées comme provisoires tandis que celles des anné précédentes peuvent être considérées comme définitives. Les données revisées par rapport aux publications antérieures sont suivie de la lettre "r".

Nomenclature

Certaines données fournies par la République fédérale d'Allemagne se rapportent à son propre territoire et aussi à Berlin-Oue pour lequel des données séparées ne sont pas disponibles. De telles données sont indiquées par le symbole †.

Signes conventionnels

* = Estimation du Secrétariat.
. = Ne s'applique pas.
... = Aucune donnée disponible.
\- = Résultat rigoureusement nul.
0 = Résultat inférieur à la moitié de la dernière unité retenue.

| = Changement de série.
r = Donnée revisée par rapport à celle du numéro précédent.
† = Voir ci-dessus "Nomenclature".

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ

Целью Ежегодного бюллетеня европейской статистики транспорта является представление основных данных по развитию и по тенденциям транспорта в европейских странах и в Соединенных Штатах Америки.

Источники

Статистические данные, приводимые в этом бюллетене, взяты Секретариатом Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций из ответов на вопросники, представленных различными странами, или из официальных национальных и международных источников, упомянутых в приложении II.

Сравнимость данных

Данные приводятся в соответствии с обычно согласованными определениями, которые были выработаны под руководством Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций (см. приложение I). В тех случаях, когда отдельные данные существенно отличаются от согласованных определений и/или объем охвата является неполным, различие указывается в сносках.

Отчетный период

Статистические данные представляются в форме динамических рядов. По возможности цифры даются за два последних календарных года и за 1963 год, который является базисным периодом Организации Объединенных Наций и статистических департаментов специализированных учреждений для расчета индексов.

Округления

В тех случаях, когда это необходимо, каждая цифра была округлена до окончательного разряда. Поэтому в некоторых данных могут иметь место небольшие расхождения между суммой данных по отдельным статьям и общей суммой, как это показано.

Исправления

В целом, данные за последний год следует считать предварительными, а за предыдущие годы - окончательными. Пересмотренные данные по отношению к предыдущему изданию бюллетеня помечаются буквой r.

Номенклатура

Некоторые данные, представленные Федеративной Республикой Германии, относятся к ее территории, а также к Западному Берлину, по которому отдельных данных не имеется. Такие данные или серии данных показываются со знаком † .

Применяемые обозначения

* = Оценочные данные Секретариата.

. = Не применяется.

... = Данные отсутствуют

\- = Размеры нулевые.

0 = Размеры не нулевые, но меньше, чем половина применяемой единицы измерения.

| = Измененные ряды.

r = Пересмотренные данные по сравнению с предыдущим изданием.

† = См. "Номенклатура" выше.

THE TRANSPORT SITUATION IN EUROPE

Introductory Note

It has been the practice in these Bulletins to comment every five years on a longer period than the year to which the latest statistics related. The issue which appeared in 1965, where 1964 data were published for the first time, included a brief review of the period 1950-1964. In the current issue, the tables contain data for 1969 and the preceding year, together with statistics for 1963, a year which at present serves as the base year for economic and certain other general statistics compiled by the United Nations. The short commentary below draws attention to some of the major transport developments between 1963 and 1969 and, where appropriate, compares the situation in 1969 with that in 1963.

GENERAL ECONOMIC SITUATION

The period under review was one of generally increasing economic activity. This is illustrated by the data in table 2 which comprise absolute figures of GNP for western and southern Europe together with the corresponding indices as well as indices of net material product for the planned-economy countries of eastern Europe; the table also contains indices of industrial production for all the countries shown. It will be seen that in almost all cases, the figures for 1969 were well above those for 1963. There were, however, marked differences between the rates of increase in the various countries. The rate of growth was somewhat uneven over the period with a sharp upturn in most countries in western and southern Europe in 1969. On this last point the following extracts from the Economic Survey of Europe for 1969 are relevant:

"Contrary to most expectations, 1969 was a year of exceptionally fast growth of output, demand and foreign trade in most west European countries. In the industrial countries, taken together, total gross domestic product rose in volume by about 6 per cent, compared with 5 per cent in 1968. ... These rates of expansion put 1969 among the four boom years of the post-war period.

The acceleration in 1969, in industrial western Europe as a whole, was common to all except five countries: the growth rate slowed down in Ireland, Italy, the Netherlands and the United Kingdom, and levelled off in Norway. In Ireland and the United Kingdom, policy was deliberately aimed at restraint. In Italy, the growth rate of GDP had indeed accelerated in the first half of the year but was badly cut back by strikes in the second half. In the Netherlands and Norway, industrial production accelerated slightly, but growth of GDP was held down in the Netherlands by the weak level of investment, especially in construction, and by the small increase in agricultural output, and in Norway by adverse conditions in agriculture, fishing and shipping activity.

In 1969, only Ireland, Norway and the United Kingdom recorded growth rates of GDP significantly less than 5 per cent or (together with Italy) growth rates of industrial production of less than 8 per cent. And in most countries the growth rate of GDP was a percentage point or more - in some much more - above the long-term (1953-1967) trend rate; the exceptions again were Italy, Netherlands and Norway where 1969 was about on trend, and the United Kingdom where 1969 was well below trend."(1)

"After a considerable slow down in 1968, the expansion of economic activity in the south European countries has in general gained momentum throughout 1969. As suggested in the SURVEY for 1968, the readjustment period of 1967-1968 in Greece, Spain and Yugoslavia has been followed by a new phase of expansion in which the growth of real output accelerated to a rate of about 8 per cent in Greece and Spain, and of 9 per cent in Yugoslavia. In Cyprus there was also a marked acceleration in the rate of growth of output. Turkey maintained a level of economic activity almost in line with the planned 7 per cent rate of growth of real output in spite of a virtual stagnation of agricultural production. In Portugal the mild acceleration of expansion in the non-agricultural sectors was insufficient to offset a fall in agricultural output; hence total economic growth slowed down. Increasing exports, especially of industrial products as a result of the upswing in west European demand, gave continuing support to the expansion of industrial production. Turkey, however, with its very different export structure and the smaller share of its output dependent on exports, had less opportunity of benefiting from the expansion."(2)

---

(1) Economic Survey of Europe in 1969, Chapter 2, page 87, United Nations publication, Sales No.: E.70.II.E.5.

(2) Ibid., Chapter 2, page 146.

"In 1969, growth of the Yugoslav economy regained the high rates of the years before the 1965 economic reform; GNP increased by 9 per cent as compared with 1.6 and 4.3 per cent in 1967 and 1968 respectively."(3)

In eastern Europe, including the USSR, there was no marked upward movement in 1969, but the rate of growth over the whole period 1963-1969 had been somewhat faster than in most countries in western and southern Europe. Of the situation in 1969 the Economic Survey of Europe said that in 1969, economic growth in eastern Europe and the Soviet Union again proceeded at a fairly vigorous pace although, in the region as a whole, at a slower rate than in the preceding year. National income (net material product) had increased by 5 per cent or more in all countries of the area except in Poland. Albania's growth of national income had been about the same as in the previous year, though much less than the increment of some 16 per cent originally foreseen in the annual plan. In Bulgaria, Hungary and Romania, growth of aggregate output had been more rapid than in 1968, but that had been more than offset by declines in the growth rates in Czechoslovakia, Poland, the USSR and, to a lesser extent, also in the German Democratic Republic. It could be estimated that the net material product for the group of countries as a whole had advanced by 6 per cent, and for eastern Europe, without the USSR, by 5.4 per cent - as against 7.4 and 7 per cent respectively, in 1968. USSR national income (distributed) had grown in 1969 by 6 per cent compared with 7.2 per cent (7.5 national income produced) in 1968.(4)

PASSENGER TRANSPORT

The growth in general economic activity and, more particularly, in GNP per head naturally led to a substantial rise in the total volume of passenger travel. There was possibly an even greater growth in international travel as may be inferred from the figures of international tourist movement given in table 5.

The various modes of transport were affected in widely differing degrees. The greatest increase in movement was by private car. There are few detailed statistics indicating the precise amount of such travel, but a few estimates are to be found in table 15 where, in item 13, some figures of passenger-kilometres by private car are shown; there are also estimates of the kilometres run by private car which are given in item 3. These two series are, in fact, related and, in the case of the United Kingdom at least, the passenger-kilometre figures are derived from the vehicle-kilometres being obtained from vehicle counts made at selected points on the road system. The increases given by the estimates of vehicle-kilometres or passenger-kilometres by private car do not greatly differ from the increases in private car numbers shown in item 4 of table 13. For the comparatively short period of six years under review, the growth in private car numbers may therefore be taken as a guide to the growth in the volume of travel by private car.

The huge increase in travel by private vehicles, which was at least 50 per cent and which was more than double in several countries, inevitably affected the traffic carried by public transport services. There was, all the same, some increase in bus travel in most countries as can be seen from the figures in item 4 (vehicle-kilometres) and item 14 (passenger-kilometres) by motor coaches, buses and trolley-buses. As was to be expected, the increases were relatively somewhat higher in those countries where the number of private cars in relation to the population was still fairly low (see item 42 of table 13). The only instance of an actual decrease in bus travel over the period was in the United Kingdom. The railways were probably the principal sufferers from the growth of personal transport. Except in some countries where the number of private cars was small in relation to the population, there was generally only a very limited upward movement in railway passenger travel and it actually decreased in certain countries between 1963 and 1969. The greatest rises in railway passenger traffic were in Bulgaria, where passenger-kilometres by rail in 1969 were 51 per cent above those of 1963, the USSR, where the increase was 36 per cent, Portugal 32 per cent and Spain 25 per cent. Marked decreases occurred in Norway where railway passenger-kilometres fell by 11 per cent and in Sweden where there was a reduction of nearly 9 per cent. In most cases the average distance travelled increased somewhat over the period so that, where traffic grew, the increase in passenger-kilometres was proportionately somewhat higher than that in passengers carried. Where there were decreases, the decline in the number of passengers carried was greater than that of passenger-kilometres, the most striking instance being the United Kingdom, where the number of passengers carried on the railway in 1969 was 14 per cent below the 1963 figure, whereas the reduction in passenger-kilometres was only 4 per cent. On British Railways there was a marked decline in short-distance travel; even in the larger urban areas where commuter traffic continued to grow, the total volume of such traffic fell slightly owing to very big reductions during off-peak periods particularly in the evenings and at weekends. There was an increase in long-distance passenger traffic on British Railways, particularly on the routes where services had been improved by acceleration and the provision of up-to-date rolling stock; there was, for example, a rise

(3) Ibid., Chapter 2, page 149.

(4) Ibid., Chapter 1, page 1.

of 4 per cent in passenger journeys over the principal inter-city routes in 1969 compared with 1968, and t is no doubt largely responsible for the growing number of passenger-kilometres in 1969 compared with the previous year.

A feature of the period as regards railway passenger services was the development of facilities for t conveyance of passengers' private cars by train. These services were greatly expanded during the period a the growth of traffic was, in almost all cases, fairly substantial.

With regard to international traffic, the growth was very largely by private car and the somewhat in- complete statistics in item 19 of table 15 in all cases show very considerable increases in the number of foreign private cars which entered various countries. The greatest increases were in countries such as Hungary and Yugoslavia where the number of such vehicles had been comparatively small in 1963, the number foreign private cars having entered Yugoslavia in 1969, for example, being rather more than twelve times w it was in 1963. In Switzerland the increase was roughly 50 per cent and, as the 1963 total was as much as 22.5 million, the rise in absolute figures was very high indeed.

FREIGHT TRANSPORT

The rise in GNP and in industrial production during the period 1963-1969, as shown in table 2, culmina in something like boom conditions in many countries in 1969, inevitably led to a substantial increase in t demand for freight transport. The extent to which the various modes of inland transport benefited from the greater demand varied considerably. This resulted in perceptible changes in the shares of the various mode of transport in total transport performance. The effect of such changes is shown in table 3. Internationa traffic increased to a greater extent than traffic as a whole, as can be seen from the figures in tables 4 30; this may be taken to reflect some of the results of the trend towards liberalization of international trade, particularly within various groups of countries in Europe.

The rise in the volume of transport did not altogether keep pace with that in GNP or industrial produc tion, as will be seen if the indices in table 2 are compared with the freight transport figures in tables 8 15 and 21. Reasons for this include changes in the materials used in technology and in the location of industry. The growing substitution of petroleum products for solid fuels leads to a reduction in the tonna to be moved to produce a given amount of energy, and the transmission of energy in the form of electricity the place of solid or liquid fuel again reduces the demand for transport. Similarly, the growing use of lo distance pipelines for the transmission of gas, which is not covered by transport statistics, affects the total volume of transport. The trend towards the location of large industrial plants close to sea ports, enabling their raw materials to be supplied by sea transport, is another factor leading to a reduction in demand for inland transport.

The mode of transport with the greatest increases in tonnage and ton-kilometres during the period unde review was, for Europe, the relatively new mode of transport, oil pipelines. As is shown in table 29, transport by oil pipeline rose enormously in almost all the countries concerned during the period. This wa due largely to the extension of pipeline networks (some of the countries in question had no pipelines at al in 1963) and to the growing demand for petroleum and petroleum products.

After that of pipelines, the next greatest increase was, taking Europe as a whole, in road transport. The statistics are incomplete but, from the data contained in table 15, there is evidence of a substantial rise in the transport of goods by road. The increase in the number of goods road motor vehicles in those countries for which no figures of traffic are available, would appear to support this conclusion. So far a can be judged from the data in table 15, ton-kilometres rose to a greater extent than tons, which means tha the average length of haul became greater; this would suggest that there was such shift of traffic from other modes of transport in favour of carriage by road.

Traffic increases on inland waterways were also fairly considerable in those countries where inland waterways are an important mode of transport. Increases in tonnage carried ranged from 20 to rather over 40 per cent in many of the countries concerned and the increase in 1969 would have been greater still had n adverse weather conditions, including a prolonged spell of low water in the latter part of the year, affected navigation.

The smallest increases were in rail transport where the increase in ton-kilometres in 1969 was propor- tionately somewhat higher than that of tons carried, as can be seen from the indices given in items 11.1 an 12.1 of table 8. There were small decreases in the tonnage carried in a certain number of countries and in Denmark, the Netherlands, Portugal, the United Kingdom, both tons carried and ton-kilometres were slightly lower in 1969 than in 1963.

Rail transport

The general picture of rail transport was a gradual decline in freight traffic from 1963 to 1968 in most ıntries in western and southern Europe; the drop in traffic was somewhat greater in tons than in ton-ometres, which meant that the average length of haul rose somewhat. The reduction in traffic was partly result of the continuous falling off in coal production and consumption and also of the slight recession in ıvy industries which occurred in the middle of the period. Furthermore, the transfer of traffic from rail road and inland water transport will have played a part. In the Scandinavian countries, except in Denmark, ıffic grew steadily, helped in the case of Sweden, by the expansion of iron ore production. In eastern ope, where road transport was not so extensively developed, rail traffic rose steadily, although not as ıt as the indices of net material production and of industrial production shown in table 2.

In 1969, there was a reversal of the generally downward trend in western Europe.

The revival of rail traffic in western Europe, which took place everywhere except in the United Kingdom, due in almost all cases to the recovery of heavy industry. In Belgium, for example, tonnage carried by l in 1969 was up by 8.9 per cent and ton-kilometres by 10.8 per cent on 1968. International traffic in that ıntry rose somewhat faster than domestic traffic, due largely to the greater needs of the countries of the opean Communities. The only significant decline in rail traffic was in solid fuel, the tonnage of which was per cent below the 1968 level; all the other major categories of traffic showed increases, notably iron steel products where ton-kilometres rose by 15.7 per cent and ores which increased by 10 per cent. Freight ffic on the Federal German Railway reached record levels in 1969, tonnage being 10.6 per cent and ton-ometres 14 per cent above the 1968 figures. The principal traffic responsible for this rise was that of n and steel products, the motor vehicle industry and the building industry. Low water on the Rhine in the ter part of 1969 led to the transfer of substantial tonnages to rail haulage. In Switzerland, where estic traffic grew by 6.3 per cent, much of the increase in rail traffic was due to transit movements, which e by 10.2 per cent along the north-south axis.

Road transport

Data are very incomplete, but there is no doubt that a considerable increase took place in the transport freight by road between 1963 and 1969. All the figures (tons and ton-kilometres) in items 15-18 of table 15 well as those of item 5 (goods road vehicle-kilometres) show rises, many of them substantial. Another pointer the growth of the transport of goods by road is the consumption of diesel fuel by road vehiches which is given item B of table 16. This last-mentioned series is, however, only a very rough guide as diesel fuel is used by y buses and motor coaches, and a considerable number of goods vehicles, particularly the small ones, use rol as their fuel. Unless, however, there is a considerable change in the proportion of one or other of the ious categories of vehicle during the period, the index of diesel fuel consumption will remain a reasonably iable guide to the trend of goods vehicle movement over a relatively short period.

In order to give some rough impression of the extent to which goods traffic by road motor vehicle has reased between 1963 and 1969, the following table has been drawn up, using all the relevant data in the tistical tables in this bulletin:

Indices of goods transport by road (1963 = 100)

Country	Statistical series	1968	1969
Bulgaria	t-km	192	...
Czechoslovakia	t-km	138	143
Federal Republic of Germany	t-km (a)	129	140
France	t-km	150	...
	v-km	133	...
	df	162	...
German Democratic Republic	t-km	149	...
Italy	v-km	119	...
	df	132	...
Netherlands	t-km	144	154
Norway	t-km	176	...
	v-km	109	112
Poland	t-km	204	240
Portugal	df	270	299
Romania	t-km (b)	206	236
Spain	v-km	168	180
	df	168	194

Indices of goods transport by road (1963 = 100) (contd.)

Country	Statistical series	1968	1969
USSR(c)	t-km	156	167
Byelorussian SSR(c)	t-km	185	...
Ukrainian SSR(c)	t-km	159	169
United Kingdom	t-km	126	128
	v-km	108	109
Yugoslavia	t-km	399	424
	v-km	302	337
United States	v-km	126	...

t-km = ton-kilometres.
v-km = Goods road motor vehicle-kilometres.
df = Consumption of diesel fuel by road motor vehicles.

(a) Transport for hire or reward by vehicles licensed for long-distance operation.
(b) Public transport.
(c) Data for the Byelorussian and the Ukrainian SSR are included in those for the USSR.

International transport of goods by road grew rather more rapidly than goods transport as a whole, to judge from the rather fragmentary data in items 26-33 of table 15 and from the road transport totals of table 4, except for certain countries in eastern Europe and possibly certain of the Scandinavian countries.

With regard to the countries for which no data on goods traffic by road are available, it may be inferred from the statistics of vehicles given in table 13 in respect of some of the other countries, that the transport of goods by road increased very substantially, as there were large rises in the goods vehicle fleets in almost all countries for which statistics are given in that table.

In the Federal Republic of Germany there was a slight levelling off in the growth of goods road transport in 1969, whereas goods transport by rail rose sharply in that year.

Total ton-kilometres by vehicles licensed to operate over long distances in the Federal Republic of Germany, that is, more than 50 km from their base, rose by about 5 per cent in 1969. Ton-kilometres by such vehicles operating for hire or reward increased by 9 per cent but those by vehicles operated on own account decreased by rather over 6 per cent. The reason for the sudden reversal of the trend in respect of transport on own account was the imposition as from January 1969 of a special tax of 4 Pfennig per ton-kilometre on such transport, the corresponding tax on long-distance transport by road for hire or reward being only one Pfennig per ton-kilometre.

Inland water transport

During the period 1963-1969 the transport of freight by inland waterway increased, in most cases quite substantially, in all countries where that mode of transport had a significant share in total freight movement. Table 3 gives some indication of the share of inland water transport in the total tonnage and of ton-kilometres in Europe; in the case of some of the Danubian countries, however, the figures only give a general indication of the relative importance of inland water transport because the statistics are based on the total operations of national fleets both within and beyond national territories. The ton-kilometres of freight carried by inland waterway in Czechoslovakia, for example, are overstated because the length of Czechoslovak waterways is relatively short, but Czechoslovakian craft operate over considerable lengths of the rivers Elbe and Danube beyond the Czechoslovak borders.

Absolute figures of inland water traffic are given in table 21. The base year of 1963 is not a particularly good one for inland water transport, as many important waterways were out of use or were subject to severe restrictions in the first three or four months of 1963 on account of the effects of the exceptionally severe winter of 1962-63. Had conditions in 1963 been more normal, the increase in traffic shown in table 21 would almost certainly have been somewhat smaller. On the other hand, the increase in 1969 was, in fact, limited by the restrictions on navigation resulting from poor navigation conditions in much of Europe during the closing months of the year, consequent upon low water, which prevented craft from being fully loaded and the fog which caused serious delays, leading in turn to a shortage of craft because of the greatly lengthened turn-round time which caused traffic to be held up

for want of vessels. These factors were particularly important on the Rhine and explain the slight reduction in tonnage carried on that river in 1969 compared with 1968 (see table 23); they also account for the fact that the density of inland water traffic in 1969 was scarcely any higher than in 1968 in the Federal Republic of Germany despite the growth of freight traffic as a whole in that country.

Similar influences were at work in the Netherlands where nearly half the total inland waterway traffic moves to or from the Federal Republic of Germany via the Rhine. The small decline in the tonnage carried by inland waterway in the Netherlands in 1969 compared with 1968 was very largely due to a 12 per cent drop in the tonnage carried in transit.

In France, on the other hand, traffic rose steeply in 1969 and reached record levels. The increase from 1968 to 1969 was particularly large because traffic in 1968 had been restricted by the strikes in May and June. Tonnage of internal traffic rose by 9.9 per cent and ton-kilometres by 10.2 per cent compared with 1968. The rise in tonnage was distributed fairly evenly over all types of traffic, but in ton-kilometres it was concentrated mainly on the transport of own account of general merchandise, of which the average length of haul went up considerably. International traffic via the Rhine decreased slightly, but that by the Moselle increased by about 9 per cent and that by other waterways even more.

The unfavourable conditions of navigation also affected the Danube, where traffic, after rising steadily from 1963 to 1968 fell off a little in 1969 (see table 24). Work on the construction of locks to remove the bottleneck at the Iron Gates also hampered the movement of craft and there was a total suspension of navigation through the Iron Gates for about ten days during 1969. These temporary difficulties may well have been an important factor limiting the total volume of traffic on that river.

In western Europe international traffic has also played a very important role in inland water transport. The share of such traffic became even greater during the period in the Federal Republic of Germany and the Netherlands.

The growth of inland water traffic was stimulated by the extension of the waterway network, notably in the USSR (see table 17), and by the opening in western Europe of what was virtually a new waterway, the canalized Moselle. A further stimulus to inland water traffic came from the improvements to a number of waterways, leading to an increase in their capacity, as illustrated by the rise in the length of waterway able to accommodate larger craft, to which reference is made in the section dealing with networks.

Oil pipelines

As already mentioned, transport by pipeline increased much more rapidly than that by any other mode of inland surface transport during the period. The relevant figures are given in table 29. Much of the increase can be ascribed to the growth of the oil pipeline networks, although the rise in tonnage and ton-kilometres was, in the majority of countries, proportionately much higher than that of the length of networks. This was partly because much of the network, although open, was not in full operation at the beginning of the period and also because the rapid growth in the consumption of petroleum products caused the demand for transport by oil pipeline to rise very steeply. Much of the traffic was new in the sense that little of it was diverted from other modes of transport. In the case of Switzerland, for example, despite the fact that two pipelines bringing crude petroleum into the country were of comparatively recent date, the tonnage of petroleum products (3.4 million tons) reaching Switzerland via the Rhine was actually slightly higher in 1969 than the corresponding figure for 1968; in the more recent year it represented 31 per cent of the total Swiss needs for mineral oils compared with just under 30 per cent in 1968. This was because Swiss oil refineries, which were supplied by the pipelines, had reached full production and could not participate any further, until their plant was enlarged, in the growing Swiss demand for petroleum products.

In the Federal Republic of Germany about 2.5 million tons of the increase of 6.6 million tons conveyed was accounted for by Trans-Alpine Pipeline, which was in full use for the first time in 1968. This pipeline conveys crude oil from Trieste via Austria (the statistics under Austria relate to this pipeline) to oil refineries at Ingolstadt, some of the oil being sent on from there via the Danube-Rhine pipeline to feed refineries at Karlsruhe and Mannheim/Ludwigshafen.

Combined transport

The chief feature of the period was the emergence of the large container (20 feet (6 m) or more in length - see under mobile equipment). Prior to about 1967, containers of such dimensions were not in general use and what were then known as large containers (those with a capacity exceeding 3 cubic metres (10 cubic feet)) were, in fact, generally less than 20 feet (6 m) long. These containers are

now known as medium containers and their use is tending to diminish in most countries, which is why the total traffic figures for large and medium containers given in table 28 do not show any very marked upward trend.

Many railway systems have started to provide, on a more extensive scale than previously, services for the carriage of large containers, or transcontainers as they are sometimes called, to and from specially-equipped terminals. In France for example the SNCF introduced a series of transcontainer expresses in June 1969 covering eleven different routes, and more of such services are to follow. Many international services have been established in 1968 and 1969 for the conveyance of large containers, some of them involving transit by sea between Great Britain and the Continent and between Great Britain and Ireland. Among the more recently-introduced services for large containers are several trains connecting Milan with north-western Europe and also a train carrying large containers five times a week between Copenhagen and the port of Esbjerg where a connexion is made with a regular shipping service carrying containers to Felixstowe in England, at which port large containers destined for the United States are transshipped to ocean-going vessels.

Large container traffic has grown very rapidly. On the French railways it doubled between 1968 and 1969, reaching about 250 000 tons. In the Federal Republic of Germany, railways carried 167 850 loaded and empty large containers, an increase of 144.5 per cent on 1968. In Switzerland, large containers carried by rail in transit across the country numbered about 20 000 in 1969 against 4 500 in 1968, the corresponding tonnages of goods being 350 000 and 75 000 respectively. On British Railways the "freightliner" system, introduced in 1965, provides for the carriage of large ISO-type containers on trains consisting of containers by coupled flat wagons, and making fast-scheduled journeys between freightliner terminals. During 1966, the first year of complete operations, some 27 000 loaded containers were carried; this rose to over 100 000 during 1967 and to nearly 300 000 during 1968. Tonnage carried rose from 2.5 million tons in 1968 to nearly 4 million tons in 1969, the number of loaded containers involved in 1969 being over 400 000.

During 1969 the total number of large containers which arrived by sea at ports of the Federal Republic of Germany was 56 615, of which 44 377 carried goods. The tonnage of cargo concerned was 641 123 tons, covering a very wide range of commodities; the commodity groups with the highest tonnages were chemicals (40 798 tons), machines and transport equipment (40 233 tons) and "other food products(5), beverages, tobacco" (39 414 tons). Large containers forwarded by sea from the Federal Republic of Germany in the same year numbered 62 957 of which 51 766 carried goods totalling 757 313 tons; as with arriving containers, the goods carried embraced a great variety of commodities, the groups with the highest tonnages being machines and transport equipment (114 034 tons), "other food products(5), beverages, tobacco" (90 881 tons), miscellaneous manufactured articles (84 003 tons) and chemicals (67 560 tons). Almost all the containers involved either ended or began their journey at the Federal German seaport; only in very rare cases was the sea journey combined with a land haul in Europe.

Information on the international movement of large containers through seaports has also been received from the Netherlands and Sweden. In the former country 102 857 containers arrived by sea, 90 504 carrying goods totalling 1 071 500 tons and 91 818 containers left of which 78 250 carried goods totalling 986 650 tons. Over 90 per cent of this large container traffic passed through the port of Rotterdam. In Sweden approximately 25 000 loaded large containers arrived by sea and some 22 000 left.

NETWORKS

Railways

Taking Europe as a whole, including the USSR and Turkey, there was a net decrease of about 4 per cent in the total size of the railway network from 1963 to 1969 when the total length of railways open to public traffic was approximately 409 000 km. In the USSR railway construction was still proceeding on a considerable scale, approximately 6 000 km of line having been opened to traffic during the period. Most of these lines were in Asia where the railway network was still very far from dense and new construction was required chiefly to meet the growing industrial developments and to serve mines.

The only other countries where any significant railway construction was undertaken between 1963 and 1969 were Albania, Czechoslovakia, Finland, Spain, Turkey and Yugoslavia. In Finland a new line was completed in 1966 in western Lapland and another in south-east Finland, which resulted in an

---

(5) Other than cereals, fresh fruit and vegetables.

increase in the total length of the Finnish railway network of nearly 6 per cent. In Spain the principal development was the opening of a new line in 1968 between Madrid and Burgos providing a direct route of 277 km which was nearly 100 km shorter than the old route. This line, together with a few other short extensions explains the increase in the length of the RENFE system shown in table 6. The total length of railway in Spain including narrow-gauge lines was somewhat reduced during the period, as many of the latter were closed to all traffic, the total of such lines being reduced from about 4 300 km in 1964 to 3 150 km in 1969. In Turkey the increase was due to the opening in 1964 of about 100 km of railway between Mus and Tatvan in eastern Turkey which will ultimately form part of a link between the Turkish and Iranian railway systems. A considerable amount of railway construction was undertaken in Yugoslavia including, in particular, a new line from Sarajevo to Ploče on the Adriatic, 194 km long, which opened in 1966, and one from Belgrade to Valjevo which opened in 1968, forming part of a new line which is eventually to connect Belgrade with Bar on the Adriatic coast. The statistics in table 6 did not, however, show any increase for Yugoslavia. This is because the new construction on standard-gauge lines has been much more than offset by the closing of narrow-gauge lines which the former replace to some extent. In 1963, the total of 11 857 km of line open to traffic in Yugoslavia included 2 580 km of narrow-gauge; by the end of 1968 the total of narrow-gauge line had fallen to 1 516 km.

In most other countries there was some decline in the total length of railways open to traffic as a result of the closing of little-used lines and also, in some cases, of the concentration of all traffic on one route where two formerly existed. Substantial decreases in the length of line occurred in Denmark where there was 20 per cent cut in the total length of railway, most of which affected the private railway systems where traffic was generally rather light. The length of the Luxembourg system was reduced by 28.5 per cent; as the total network was small, the actual length of line involved was little over 100 km. The greatest reduction, both absolute and relative, was in the United Kingdom where the length of line fell by nearly 8 000 km, or about 29 per cent, between 1963 and 1969. This was due both to the closing of lines with relatively low traffic and to the concentration of traffic on a small number of routes, enabling considerable lengths of what had formerly been main line to be abandoned, either wholly or in sections. Where total closure was not possible certain lines were reduced to secondary-line status and one of two tracks was taken up; for example, all through traffic between London and Birmingham and between London and Exeter is now concentrated on one of the two main routes which formerly existed between those places. This type of action is reflected in the reduction in length of line with two or more tracks, the fall in which was proportionately nearly as great as that in the total length of line. The singling of former double-track lines and the removal of redundant sidings and marshalling yards has enabled an even greater reduction to be made in the total length of track which was some 30 per cent less in 1969 than in 1963; the closing of marshalling yards resulting from traffic concentration and changes in operating methods helped to bring about this result. Substantial cuts in the length of double lines were also made in Belgium, the Federal Republic of Germany and France. On the other hand, the growth of railway traffic, if not in total, at least on certain routes, necessitated the doubling of lines which had hitherto been single track in Bulgaria, Hungary, Italy, Poland, Romania, Spain, Switzerland, Turkey and the USSR.

During the period 1963 to 1969 there were important developments in the electrification of many railway systems. The total length of line electrified increased from about 74 000 km in 1963 to almost 97 000 km in 1969, raising the percentage of line electrified from 17 to nearly 24. The greatest amount of electrification was carried out in the USSR where the total length of line concerned increased from 20 400 km in 1963 to 32 400 km in 1969. As a result, several complete routes were electrified, including that from Moscow to Rostov, Moscow to Kiev and the line from Kiev to Chop, where the USSR railways connect with the Czechoslovak and Hungarian systems. Extensive electrification projects were undertaken in Asia including substantial lengths of the main Trans-Siberian route. Very considerable electrification progress was made in the Federal Republic of Germany, some 3 000 km of line being dealt with during the six-year period, bringing the total up to 8 173 km at the end of 1969. Several important routes were completed, including the north-south route from Hamburg to Hannover and Frankfurt as well as lines linking the Ruhr industrial area with Hannover and with Bremen and Hamburg. Lines from Cologne to the Belgian and Dutch frontiers were, among others, also electrified. In other countries the lengths concerned were not so great but the lines were of considerable importance, except in countries like Switzerland, where the whole railway system has been electrically-operated for a number of years, and Sweden, where all lines carrying traffic of any importance have been electrified for some time. Electrification work completed during the period included the line from Vienna to Graz in Austria, part of the main line from Paris to Brittany between Le Mans and Rennes and the main line from Paris to Le Havre, as well as the coastal line from Marseille to the Italian frontier at Ventimiglia. In Hungary the line from Budapest to the USSR frontier near Chop was completed in 1967 and, in Spain, full electric operation, but not on the same system, was introduced both between Madrid and the Spanish/French frontier at Irun and on the main line between Madrid and Cordoba. The same period saw the completion of the important main line in the United Kingdom from London to Liverpool and Manchester and also the line from London to Bournemouth.

Although there was little change in the length of line shown as electrified in Italy, much work affecting electrification was carried out in that country during the period. This involved the replacement of the old three-phase electrification, dating back to the beginning of the century, by the new Italian standard, which is also one of the European standards, of 3 000 volts DC. Three-phase equipment will be removed without any substitution of 3 000 volts DC equipment on a few lines where the traffic is not sufficiently heavy to justify continued electric operation.

The co-existence of four systems of electrification is being continued in Europe, namely, 3 000 volts DC which is the most important, if measured by length of line equipped, about 42 000 km being involved at the end of 1969; 1 500 volts DC accounted for rather over 21 000 km of line; the other two main systems are single-phase, either at 15 000 volts with a frequency of 16 2/3 cycles, or the system developed since the war, using single-phase current, generally at 25 000 volts, and the industrial frequency of 50 cycles. This last-mentioned system is being used for most of the new electrification, including that in certain countries which have already got lines equipped at 3 000 volts DC; these countries were Czechoslovakia, the USSR and Yugoslavia. In France, where there is an extensive 1 500-volt DC network, the single-phase system is being used for most new extensions except where the lines form an integral part of the 1 500-volt system which is, for example, being used for the equipment of the line in the process of electrification between Bourg and Dijon to relieve the very heavily-loaded main line between Lyon, Macon and Dijon.

In addition to electrification, other changes affecting railway networks include the improvement of track with the laying of heavier rails to take greater loads, and improvements in alignment to enable higher speeds to be run. During the period under review various sections of line were improved so as to allow a maximum speed of 150-160 km per hour, notably in the Federal Republic of Germany, France, Italy and the United Kingdom. Even higher speeds are being provided for in certain cases; thus, a few sections of line are being equipped in the Federal Republic of Germany and France for speeds of 200 km per hour and consideration is being given to the possibility of even higher maxima.

Roads

Table 11 contains the latest available data on the length of road networks. Figures are given only for one year because, for various reasons, there is no strict comparability over a period of years. Increases in the number of kilometres of road open to traffic do not necessarily represent a corresponding improvement in facilities as the change may be due mainly to a new classification or the opening to public traffic of roads which were already in existence. Of greater importance is the improvement in the quality of the roads through better surfacing, changes in alignment, gradient, etc. In the absence of very detailed data, such changes cannot be shown statistically. A more exact comparison, however, can be made with regard to motorways. The motorways referred to in the statistics in general comply with the definition given in item 69 in Annex 1 to this document. In addition, most of the motorways meet the further requirement laid down in the United Nations Convention on Road Traffic, Vienna 1968, that a motorway shall be "provided, except at special points or temporarily, with separate carriageways for the two directions of traffic, separated from each other either by a dividing strip not intended for traffic, or, exceptionally, by other means".(6) Countries where the entire motorway network did not comply with the last-mentioned condition included Norway which had 40 km of single carriageway motorway, Poland with 207 km of such motorway and Sweden with 149 km. The development of motorways in Europe has perhaps been the most significant feature of progress affecting road networks in Europe since 1963, and as the statistics are comparable between 1963 and 1969, the lengths of motorway open to traffic in these two years are shown below.

Length of motorway open to traffic

	1963	1969 or latest available date
	km	km
Austria	288	425
Belgium	217	391
Denmark	81	103
Federal Republic of Germany	3 077	3 967
Finland	18	102
France	348	1 303
Greece	-	65
Hungary	37	115
Italy	1 419	3 496
Netherlands	506	927
Norway	5	67
Poland	139	346
Portugal	48	75
Spain	-	143
Sweden	176	525
Switzerland	78	301
United Kingdom	471	1 069
Total of above countries	6 908	13 420

(6) United Nations Conference on Road Traffic, Final Act and Related Documents (E/Conf.56/16/Rev.1,17/Rev.1, 19) page 12, United Nations publication, Sales No.: E/F.69.VIII.1.

The only countries in Europe with anything approaching a motorway network covering a large part of their territory are the Federal Republic of Germany, Italy and the Netherlands. The nine hundred or so kilometres of motorway opened in the Federal Republic of Germany in the past six years covered a number of relatively short sections, the completion of which has had the effect of creating long lengths of motorway making travel by motorway possible in various directions right across the country. The relatively greater effort made in motorway construction by Italy has had a somewhat similar effect. The Autostrada del Sole running from Milan to Rome and Naples was completed in 1964 and since then the greater part of its continuation southwards to the Straits of Messina has been completed. During the period in question the motorway was completed from Bologna, where it linked up with the Autostrada del Sole, to the Adriatic coast. Another was opened in 1969 between Naples and Bari and in the same year the Turin-Piacenza motorway was completed. At the same time the motorway northwards from Turin had reached to within a few kilometres of Aosta where it connected with the approach road to the Mont-Blanc and Grand St. Bernard tunnels.

In Austria the motorway between Vienna and Salzburg was completed in 1967 and a start was made with the motorway leading over the Brenner Pass to connect with another motorway being built in Italy. In France the motorway between Paris and Lille was opened to traffic throughout in 1967 and by the end of 1969 the greater part of the motorway between Paris and Marseille via Lyon had been completed.

While the development of the motorway network in many countries was the principal feature of the period as regards road networks, certain other developments need to be mentioned. Several important road tunnels were opened to traffic during the period under review. These included three trans-alpine tunnels: the Grand St. Bernard, opened in March 1964, the Mont Blanc in August 1965 and the St. Bernardino, connecting north-east Switzerland with Tessin and Italy, in 1967. There was also the Coen tunnel under the North Sea canal at Amsterdam and the Kennedy tunnel under the Scheldt opened for road traffic at Antwerp in May 1969 and for rail traffic in February 1970.

Several important bridges were also completed during the period. These included the Eastern Scheldt bridge, which is 5 km long, made available to traffic in 1965 which shortened the distance between Rotterdam and Flushing by 30 km. In Portugal a bridge was completed across the Tagus at Lisbon in 1966; when first opened it was for road traffic only but it has been designed to take rail traffic at a later date.

The only important change in the E-road network was the inclusion of certain additional roads, particularly in eastern Europe, resulting from the accession of certain eastern European countries to the Geneva Declaration on main international traffic arteries. This Declaration is now under review and some changes may be expected as regards the standards of road construction laid down in it and also as regards the roads included in the list of international traffic arteries.

Various other road improvements have been carried out during the period and various roads other than motorways have also been built. Dual-carriageway roads are not confined to motorways and a considerable length of such roads has been built in the United Kingdom, where there were over 1 700 km of all-purpose dual-carriageway trunk roads in service by March 1970. Some slight indication of the increasing attention devoted in many countries to road improvements and construction can be seen from table 12 which contains some data on expenditure on roads. The particulars are, however, incomplete and it is not possible to draw any definite conclusions from the figures shown in that table and they are, moreover, not correct to allow for rises in prices.

Inland waterways

The most recent available data on the length of inland water transport networks are to be found in table 17. As changes from one year to the next are usually very slight, figures are included only for the latest year but, to give an impression of the evolution over the period 1963-1969, a short table is appended showing both the total length and that in regular use for transport in the two years concerned.

Lengths of Inland Waterway in 1963 and 1969

Country	1963			1969		
	Total	In regular use for transport		Total	In regular use for transport	
		Total	of which for craft of 1 000 tons capacity or over		Total	of which for craft of 1 000 tons capacity or over
	km					
Austria	358	358	351	358	358	351
Belgium	2 043	1 598	463	1 970(a)	1 533(b)	573
Bulgaria	471(a)	471(a)	...	471(a)	471	...
Czechoslovakia	445(a)	445(a)	...	483	483	...
Federal Republic of Germany	5 855(c)	4 489(c)	2 616	5 938	4 416	2 830
Finland	6 645(d)	6 645(d)	...	6 674	6 674	563
France	10 350(d)	7 658(d)	1 109	8 623	7 256	1 685
German Democratic Republic	2 519(d)	2 519(d)	-	2 519	2 519	-
Hungary	1 556	1 277(e)	...	1 688(e)	1 277(e)	...(e)
Italy	2 655	2 655	162	2 399	2 399	162(e)
Luxembourg	-	-	-	36	36	36
Netherlands	6 411	6 411	2 263	5 707	5 707	2 434
Poland	3 725	3 432	150	3 755	3 432	150
Romania	1 465	1 465	...	1 713	1 115	1 075
Sweden	736	642	98	736	642	98
Switzerland	21	21	21	21	21	21
USSR	140 700	...	...	144 800	...	...
United Kingdom	1 735(d)	1 460(d)	16	1 148	603	-
Yugoslavia	2 001	2 001	588	2 001	2 001	1 186
Total excluding USSR	49 421	43 547	...	46 240	40 943	...

(a) 1959.
(b) 1968.
(c) 1960.
(d) 1964.
(e) 1966.

If the USSR, with its huge waterway network which is equivalent to nearly three times the length of the waterways of all other European countries combined, is omitted, it will be seen that there was a reduction in the total length of waterway, as well as that in regular use, in the rest of Europe amounting to nearly 6 per cent of the 1963 length. This does not mean that inland waterways were declining in importance as a mode of transport, but rather that, as was the case with railways during the same period, little-used sections were being closed when the traffic was insufficient to justify the cost of keeping them open. This was noticeably the case in France, the Netherlands and the United Kingdom; in the latter country, much of the waterway closed to commercial navigation is still used for recreational purposes.

Some new construction and various improvement works have, however, been undertaken during the period under review. In the USSR, for example, the length of waterway equipped to permit continuous day and night navigation was raised from 71 800 km in 1963 to 79 300 km in 1968. In many countries there was considerable progress in widening and deepening waterways to permit the navigation of larger craft, as is shown by the above table; a significant increase can be seen in the length of waterway able to accommodate craft with a carrying capacity of 1 000 tons or more, which generally meant that they could be used by the standard "European" barge of 1 350 tons capacity. Various other improvements were undertaken to allow for the higher speed resulting from the growing use of self-propelled craft, in the place of the older system of navigation using tugs towing a train of dumb barges. Various works were also carried out to meet the requirements of navigation by pushing, a technique which was developing rapidly in many European countries during the period 1963-1969.

As is the case with railways and roads, heavy traffic on inland waterways is concentrated on relatively few routes. A large part of the inland water traffic of the Federal Republic of Germany, for example, passes over the Rhine. The effect of this concentration on a relatively limited portion of the network is illustrated statistically by the following table which shows the length of waterway in certain countries classified by traffic density; the sections of waterway in the Federal Republic of Germany and the Netherlands where traffic is very heavy, namely, at least 25 million ton-kilometres per kilometre of waterway per annum, refer to the Rhine and, in the case of the Netherlands also, to certain other associated waterways

Length of waterway in regular use classified by traffic density expressed in 1 000 ton-km per km of waterway - 1969

Country	< 100	100- < 500	500- < 1 000	1 000- < 5 000	5 000- <10 000	10 000- <25 000	25 000- < 50 000	50 000 and over	Total
Austria	-	7	-	351	-	-	-	-	358
Belgium	143	463	161	598	208	120	-	-	1 533
Federal Republic of Germany	612	513	38	1 351	909	485	173	334	4 415
France	1 401	1 855	1 218	2 280	480	292	-	-	7 526
Netherlands(a)	2 342	710	407	746	286	391	200	147	5 229
Poland(b)	2 371	542	44	798	-	-	-	-	3 755
Switzerland	-	11	-	10	-	-	-	-	21
Yugoslavia	611	324	205	235	519	69	-	-	1 963

(a) Excluding navigation routes on the Ysselmeer, etc.
(b) All inland waterways whether in regular use or not.

Among the more important improvements and extensions undertaken during the period 1963-1969 to the waterways of various countries, mention may be made of the canalization in 1964 of the Moselle from its confluence with the Rhine at Koblenz to Thionville, which was undertaken by a special administration comprising representatives of the Federal Republic of Germany, France and Luxembourg. This waterway is now able to be used by the standard "European" barges of 1 350 tons. In the same year the USSR opened the Volga-Baltic canal, 361 km long, and able to take craft of up to 5 000 tons. In 1966 the Canal du Nord was opened connecting the coalfields in northern France with Paris and providing a much more direct route for larger barges than the hitherto-existing waterways could take. Some two years later another canal was opened in the north of France, between Dunkerque and Denain, for craft of high capacity; a ship lift, replacing a flight of 17 locks, was completed at Arzviller on the Marne-Rhine canal in eastern France. In the Federal Republic of Germany the canalization of the Neckar was completed to Plochingen. Work proceeded steadily on the link between the Rhine and the Main, on the one hand, and the Danube on the other. By the end of 1969 the canalization of the Main had been completed to Bamberg and 32 km of canal had been finished between Bamberg and Hausen by the Rhein-Main-Donau AG which had been responsible for the construction before handing it over to the Federal German Government for operation. Meanwhile, the Company was concentrating on the next section to Nuremberg.

On the Rhine, the work of canalization between the Swiss frontier and Strasbourg was all but completed during the period, the final section, near Strasbourg, being opened to traffic in 1970. In the meantime an agreement had been reached between the French and the Federal German Governments for the improvement of the Rhine between Strasbourg and the French-Federal German frontier at Lauterbourg, involving the construction of two locks with associated hydro-electric works. Work also proceeded on deepening the Rhine by 40 cm between the French frontier and St. Goar, the section between Oberwesel and St. Goar having been completed at the end of 1969.

On the Danube, considerable progress was made with the joint Romanian/Yugoslav enterprise for improving the waterway through the Iron Gates and eliminating the bottleneck caused by the difficult navigation conditions over that section. The work included the construction of locks on each bank and, by the end of 1969, the lock on the Romanian side had been partially completed so that it could be brought into temporary use. The lock on the Yugoslav side is due for opening to traffic in its final form in the course of 1970; the Romanian lock will then be closed to enable it to be fully completed. The construction work at the Iron Gates inevitably caused some temporary interference with navigation which had, in fact, to be suspended for ten days during 1969 for that reason.

Oil pipelines

Pipelines for the movement of crude petroleum and petroleum products are the newest mode of inland transport in Europe. Only in Romania and the USSR have pipelines been in use for a very considerable time and even in those countries they have been extended markedly during the period 1963-1969. Item 1 of table 29 gives the length of pipelines open for traffic in various countries, disregarding in most cases short pipelines with a total length of under 50 km. Much of the existing European network has been completed since 1963. At the end of that year the main pipelines in service in western Europe were the following: the so-called southern European pipeline from Lavera near Marseille to Strasbourg with an extension to Karlsruhe in the Federal Republic of Germany, a distance of 750 km; various pipelines starting in Italy including that from Genoa via Ferrera and the Grand St. Bernard tunnel to Collombey in Switzerland: Genoa-Cremona and Porto Marghera (Venice)-Mantua. All these pipelines were brought into use during 1963. Other pipelines in western Europe already in use at the beginning of that year comprised one from Rotterdam to Cologne, which was extended during 1963 to Frankfurt, and one from Wilhelmshaven to Recklinghausen in the Federal Republic of Germany. All these pipelines were for the carriage of crude oil. There were also

certain pipelines for the movement of refined products including, in particular, one in France from Le Havre to Paris and five pipelines in the United Kingdom. All the pipelines in western Europe taken together were, however, greatly exceeded in length by those in the USSR which totalled nearly 24 000 km.

Since 1963 there has been something like a 50 per cent increase in the length of pipelines in use in the USSR, much of this increase serving purely domestic requirements. New pipelines built in the USSR included, however, one running westwards to carry oil supplies to Czechoslovakia, the German Democratic Republic, Hungary and Poland. This pipeline and its connexions accounts for much of the kilometrage in those countries given in table 29.

In western Europe the major additions to the pipeline network since 1963 have included, in particular, the Central European Pipeline running from Genoa via Ferrera, the Splügen Pass, eastern Switzerland and Lindau to Ingolstadt in the Federal Republic of Germany. It was completed in 1966 and opened for full traffic working in the following year. In 1966, the south European pipeline was linked with a Swiss oil refinery at Cressier by a branch constructed from Besançon in France. In 1967, a pipeline was opened between Strasbourg and Saarbrücken. A pipeline was opened in the United Kingdom between the Thames and Merseyside in 1968.

The figures in table 29 do not indicate the full extent of pipeline development as, in addition to the opening of new pipelines, the capacity of some of those already in existence was increased either by the installation of more powerful pumping machinery or by the substitution of larger pipes. For example, in the United Kingdom the pipeline running from Finnart on the west coast of Scotland to Grangemouth on the east coast, which had originally consisted of a 12-inch (30-cm) pipeline, was replaced in 1969 by a 20-inch (50-cm) pipe.

MOBILE EQUIPMENT

Railways

From the statistics in table 7 it may be seen that the replacement of steam by diesel and electric traction was, except in a very few countries, nearly complete in 1969. Steam had ceased to be employed as motive power on the railways of Belgium, Ireland, Luxembourg, the Netherlands, Switzerland and the United Kingdom. It represented less than 10 per cent of the total available horse-power on the railways of Denmark, Norway and Sweden. Judging by the available statistics, steam represented 50 per cent or more of the total power only on two major railway systems, i.e. in Greece and Turkey, by the end of 1969. Other countries, where steam traction still accounted for a significant proportion of total power used, were Czechoslovakia, Finland, Portugal, Spain and Yugoslavia and, perhaps, also one or two other countries in eastern Europe, such as Hungary and Poland, data in respect of which were not available for inclusion in table 7.

Owing to the greater availability of diesel and electric units, the withdrawal of steam locomotives was, in almost all cases, followed by a reduction in the total horse-power. In France, for example, the total horse-power, as shown in table 7, was reduced from 14 349 000 hp in 1963 to 12 550 000 in 1969 (12.5%). In Italy the total horse-power fell from 8 089 000 in 1963 to 6 878 000 in 1969 (15%) which was due, not only to the scrapping of a considerable number of steam locomotives, but also to the replacement of 3-phase electrification on a number of lines by the new Italian standard of 3 000 volts DC; despite some extension of electrification in Italy, the number of electric locomotives fell during the period from 1 812 to 1 776 and the corresponding horse-power from 5 318 000 to 5 020 000. In Spain, although the large-scale substitution of diesel and electric traction for steam power only started quite recently, the total horse-power was reduced from 6 077 000 in 1963 to 3 906 000 in 1969 (35 per cent).

The section of table 7 showing new units placed in service during the years to which the data relate, reflects no very clear trend. The figures for electric and diesel power show very substantial variations; in some cases relatively large numbers of units were placed in service, as happened when a new form of traction was introduced on a considerable length of line, and in other cases the figures of new units were extremely low because, both electric and diesel traction being comparatively recent on most systems, little, if any, of the existing stock was due for replacement. Only in Italy and Switzerland and, to some extent, in Austria, the Federal Republic of Germany and Sweden, have electric locomotives reached the end of their normal life and therefore require to be replaced; in the case of Switzerland, the scrapping of electric locomotives has had to be deferred because all the available power was needed to handle the growing traffic.

There was a general reduction in the number of passenger carriages on the majority of systems for which data appear in table 7. The only exceptions were Austria, Italy, Switzerland and Turkey, where the total number of vehicles rose slightly from 1963 to 1969. The higher figures shown under Greece and Portugal for 1968 and 1969 compared with 1963 result from the fact that various private railways were not included in the 1963 statistics. As the new passenger carriages were generally of greater capacity than those which they replaced, the number of seats varied comparatively little and, in fact, rose slightly in several countries despite a fall in the total number of vehicles. The only country where there was a really substantial fall in the numbers of both vehicles and seats from 1963 to 1969 was the United Kingdom where the elimination, begun some years ago, of rolling stock, which was either surplus or retained solely to cater for occasional

peak movements, was continued actively during the period under review; in that country also the closing of many lines to passenger traffic reduced the total demand for passenger-carrying vehicles. What is not shown in the statistics is the improvement in the quality of passenger carriages which occurred on all railway systems. The fairly general increase in passenger train speeds entailed a number of changes in vehicle design and, in some instances, additional amenities such as air-conditioning and improved catering facilities, were also provided for passengers. Better conditions for night travel were also provided by a substantial increase in the number of vehicles with couchettes, and some sleeping cars with a higher number of single-berth compartments were introduced.

In most countries there were decreases in the total number of goods wagons, but except in Belgium, Ireland, the Netherlands, Spain, the United Kingdom and Yugoslavia, there was some increase in total carrying capacity. The trend towards specialization in the use of wagons, which was already noticeable some years ago, continued during the period. This is reflected by the increase in the total number and capacity of special wagons which occurred on almost all railway systems. It was often accompanied by a rise in the number and capacity of private owners' wagons, which were generally of special design. The special wagons include those of a very high capacity, wagons for carrying certain types of goods in bulk with equipment for their rapid loading and unloading, and various types of insulated and refrigerated wagons. More recently, special flat wagons have been introduced for the carriage of road vehicles and large containers, the use of which is growing rapidly. For example, in France 200 bogie-wagons able to accommodate containers with a total length of 18.4 m were placed in service during 1969 and a further batch of such wagons is to follow in 1970. The first of these wagons were not provided with shock-absorbing equipment as it was intended to operate them in full trainloads of containers; the subsequent wagons are to be fitted with special shock-absorbing equipment so that the wagons can, if necessary, be used singly. On British Railways considerable numbers of bogie flat wagons were placed in service for use in freightliner services. These wagons were designed to carry two 20ft. (6 m) or one 40ft. (12 m) container.

Road transport

Statistics of road vehicles are given in tables 13 and 14. The former table contains data on the number of vehicles in the various countries and the latter gives particulars of the new vehicles registered during the year.

Item 1 in table 13 relates to cycles with auxiliary engine, or mopeds. The data are somewhat incomplete but it would appear that, in general, there was comparatively little change in the number of mopeds in use during the period 1963 to 1969. Only in the Federal Republic of Germany was there a very substantial decrease in the number of mopeds. The number of these vehicles fell somewhat in Belgium and Norway from 1963 to 1968 but rose slightly in 1969. In other countries, there was a moderate increase except in Italy and Switzerland where the numbers of mopeds rose substantially; the big increase in the latter case may well have been influenced by the relaxation of licensing restrictions governing their use. It is fairly clear that the trend in moped numbers bears little relation to that of numbers of private cars in relation to population or in relation to the average GNP per head, and that mopeds are not treated as a substitute for a motor-cycle or private car.

The situation with regard to motor-cycles was very different. There was a general decline in motor-cycle numbers, often a very substantial one, in all countries except those where the number of private cars in relation to the population was fairly low. In fact, motor-cycle numbers rose only in those countries which had fewer than 100 private cars per thousand inhabitants in 1969. The countries concerned were: Cyprus, Czechoslovakia, German Democratic Republic, Greece, Hungary, Poland, Portugal, Spain, Turkey and Yugoslavia. Any comparison between the numbers of motor-cycles in relation to the population and the average GNP per head is difficult owing to the insufficiency of the data. It would seam, however, that only in those countries where the average GNP per head is low is the number of motor-cycles still increasing; this was certainly the case in Greece, Portugal, Spain and Turkey where, as shown in table 2, the average GNP per head was relatively very low. In the United States the situation was exceptional. There had been extremely few motor-cycles in that country, having regard to its size and population, until about 1960, when motor-cycle numbers started to increase and the number of such vehicles more than doubled in the five years between 1963 and 1968, despite the fact that the United States has the greatest number of private cars in relation to the population in any country in the world and that it also has the highest GNP per head.

The number of private cars increased steadily in all countries for which statistics are given in table 13, during the six-year period under review. The immense rise in private transport inevitably had some effect on the public transport and this is reflected in the smaller increase in the number of buses, which occurred in almost all countries. In the United Kingdom there was actually a very slight reduction in the number of buses in 1969 compared with 1963. The increase in bus numbers which occurred elsewhere possibly somewhat understated the changes in the importance of bus transport, as it would appear from the rather fragmentary data that average bus capacity was growing rather faster than the number of vehicles, to judge from the figures of buses classified by seating capacity and the seating capacity figures given in respect of a few countries.

It is difficult to draw any further conclusions from the figures in table 14 relating to new vehicles placed in service, as the coverage is not very complete. They show no very consistent trend. There were reductions fairly generally in numbers of new motor-cycles licensed as might be expected from the general decrease in the use of such vehicles, although the numbers of new motor-cycles licensed in 1969 in several countries were slightly higher than the corresponding figures for 1968. With regard to private cars, the

numbers of new vehicles licensed were, in most cases, somewhat higher towards the end of the period than in 1963. The growth in total private car numbers would of course necessitate some increase in new vehicles for replacement purposes but it would seem that table 14 implies that the growth of private cars was becoming intensified. The number of new private cars placed in service in any particular year is subject to a number of fortuitous influences. Changes in regulations governing hire-purchase, for example, may affect the number of cars bought and this factor may well have been partly responsible for the decrease in new private cars licensed in the United Kingdom in 1969 compared with 1968. On the other hand, it is reported from Switzerland that a factor responsible for the higher figure of new vehicles licensed in that country in 1969 was the anticipated purchasing of cars imported from the Federal Republic of Germany to forestall the effects of the revaluation of the deutschmark.

Numbers of goods road motor vehicles increased in all countries during the period 1963 to 1969 except in Iceland where the very small fleet of vehicles was reduced by about 12 per cent from 1963 to 1969. The rate of increase in other countries varied from very small amounts in Ireland and the United Kingdom, to over 50 per cent in Poland (+ 53%), Yugoslavia (+ 60%), Netherlands (+ 62%), Greece (+ 79%), Switzerland (+ 89%) and finally in Spain, where the increase was as much as 164 per cent. There were probably substantial increases in the goods vehicle fleets in certain other countries for which no data are included in table 13. The very substantial growth in goods vehicle fleet in Spain can be associated with the improvement in that country's road network and in the growth in its economic activity, the 1969 index of industrial production being 186 (the third-highest in Europe) and the index of GNP being 144, both indices being based on 1963. It is probable that the rise in carrying capacity of the Spanish goods road motor vehicle fleet was even greater than the number of vehicles as the numbers of vehicles in the higher load capacity groups increased rather more than the average. The rise in numbers of heavier vehicles was a feature of the evolution in most countries. It was accompanied by increases in the numbers of vehicles in the lower capacity groups with little change or, in some cases, a decrease in the vehicles in the intermediate capacity groups (3 to 7 tons). This was notably the case in the United Kingdom, where vehicles with a capacity of 10 tons and over increased from 51 300 to 171 000 in 1969. Vehicles in the 3 to 5-ton group decreased from 160 600 in 1963 to 78 000 in 1969. Vehicles in the 5 to 10-ton groups increased in numbers up to 1968 and then decreased somewhat, the increased rate of scrapping in 1969 being ascribed to the introduction of government tests for the fitness of goods vehicles.

Information as to whether vehicles are used for transport for hire or reward or for transport on own account is very limited, but it would appear that the number of vehicles used for transport for hire or reward did not rise as fast as vehicles used for transport on own account; this conclusion is reached after comparing the totals given in item 27 of table 13, relating to the number of vehicles operated for hire or reward, with the total number of goods road motor vehicles shown in item 6 of the same table. As, however, larger vehicles are more generally employed on transport for hire or reward, the rate of increase of carrying capacity may not have differed very greatly from the rate of increase of carrying capacity of vehicles in general.

Inland water transport

Data on inland waterway craft are to be found in tables 18, 19 and 20. Table 18, which contains particulars of the craft in service classified by type and carrying capacity reveals no very definite trend as to the evolution during the period 1963-1969. On the whole there was a slight reduction in capacity but there were substantial variations between different countries. As can be seen from the figures in item 37 of table 18, there were reductions in the numbers of craft in all countries except Bulgaria, Poland and Yugoslavia, where there were small increases, and the Netherlands where there was no change. Where there were increases in capacity, they were proportionately slightly greater than the increases in numbers of craft and, in a few countries, there were increases in capacity although the number of craft decreased. This was because most of the craft placed in service, as can be seen from table 19, were in the higher-capacity groups, and more craft were withdrawn from service in the lower-capacity groups than in the higher-capacity groups. This was in line with the general trend towards the use of larger craft, consequent to improvements to, and the enlargement of, some of the principal European waterways being carried out during the period 1963-1969. A moderately high proportion of small craft had, however, to be kept in service because of the existence of a considerable length of waterway of limited capacity; in Italy, for example, although a certain number of craft with a capacity of 400 tons and more were placed in service between 1963 and 1968 there was also a growth in the number of craft with a capacity of under 250 tons.

An important feature of the evolution of inland waterway fleets during the period was the growing importance of self-propelled craft as compared with dumb craft. This is brought out in chart I which shows the proportion of capacity provided by the main categories of craft. This trend has been going on for a number of years and the former practice of using a tug to tow a train of dumb barges is rapidly disappearing. Many of the dumb barges still in use are now towed by self-propelled barges. The chart also shows how the horse-power is distributed between self-propelled barges and self-propelled tankers on the one hand, and tugs on the other, and it will be seen that in all cases for which data are available for the years 1963 and 1969 (in some cases 1968), the proportion of power in tugs was smaller in the more recent year.

It is probable that the reduction in the size of the tug fleets would have been even greater had it not been for the considerable development in the past few years of the technique of navigation by pushing, in which a power-driven craft propels rather than tows one or more barges. This system enables considerable economies to be made in crews and makes more efficient use of the power. It cannot, however, be employed on all waterways but its use is growing as the necessary technical changes are being introduced in many of the

more important rivers and canals. The chart referred to shows the proportion of tugs which are equipped for pushing and it will be noted that, in Poland, more than half the tug horse-power is in pusher craft. The section of the chart devoted to carrying capacity shows what proportion of capacity of the fleets of the various countries is in pushed craft. The relevant figures showing the absolute number of craft and their capacity are to be found in items 4 and 6 of table 18.

Despite the efforts to modernize fleets, a substantial proportion of the craft in many countries is still very old. As can be seen from table 20, this specially concerns dumb craft; in several countries over three-quarters of the dumb barges are more than 40 years old. The authorities concerned are devoting much attention to the problem of over-age craft and grants have been made to craft owners to encourage them to scrap old vessels. In the Federal Republic of Germany this policy led to about three times as many craft being scrapped in 1969 as in 1968, but the problem is still relatively acute.

Combined transport

The principal development during the period 1963-1969 as regards combined transport was the bringing into use of large containers,(7) or transcontainers as they are sometimes called. Many of them are 20 feet (6 m) long, but standard lengths of 30 and 40 feet (9 and 12 m) as well as other lengths are also to be found. The International Organization for Standardization (ISO) has drawn up a set of standards for these containers covering their main characteristics and dimensions in accordance with which many of these containers have been built.

By the end of 1969 many thousands of large containers were in use, mostly 20 feet (6 m) long, but no complete statistics as to their exact number are available. They are included in table 27, but together with medium containers (see definition 144 in Annex I). Moreover, the table does not cover all European countries using containers to any considerable extent, and it is also confined to containers owned or approved by railway administrations. Many of the large containers used for traffic between North America and Europe, like those beginning to be placed in service between Europe and Australia, may not be included. Such movements do not necessarily involve rail transport in Europe, as the comparatively short haul may well be by road.

Many of the increases shown in table 27 in the numbers of large and medium containers,(8) particularly from 1968 to 1969, are due almost entirely to the placing of new large containers in service. In Belgium, for example, the total of 4 347 large and medium containers in use in 1969 included 1 986 large containers. The total of 6 061 appearing under the United Kingdom related solely to large containers used for the "freightliner" trains in that country. The disappearance of such containers from the railway-owned total, item B, and their inclusion in 1969 in item C "privately-owned containers approved by railway administrations" was due to the setting up of a subsidiary body of British Railways to deal with all the terminal operations of "freightliner" trains and thus to have responsibility for the containers. The relatively higher proportion of privately-owned containers approved by railway administrations in France is due to a somewhat similar situation; the French railways (SNCF) have for a number of years had a subsidiary, the Compagnie Nouvelle des Cadres, which owned, and was partly responsible for, the use of many of the containers carried by the SNCF.

The growing use of containers has also involved the provision of other kinds of equipment. Special termini have had to be set up on the railways to handle containers, special lifting equipment being provided to enable containers to be transferred rapidly from road vehicles to railway vehicles and vice versa. In France, for example, there were twenty-one special terminals for handling train loads of containers and seventeen more such terminals were to be brought into use during 1970; in the Federal Republic of Germany, the construction of thirty-three railway container terminals, equipped to handle all kinds of combined transport, has been undertaken. Reference has already been made to the need for special vehicles to carry containers, particularly large containers. Special container ships have also been placed in service on the North Atlantic; twenty such vessels with a total capacity of 13 700 20-foot (6 m) container-units being in operation in 1969, with other vessels due to follow. During that year some nine vessels with a total capacity of 11 400 20-foot (6 m) container-units were placed in service between Europe and Australia; five more such vessels were due to follow in 1970. Two container vessels have been put into service by British Railways for traffic across the Channel.

Progress with small containers(9) was rather less spectacular. These containers were often employed for what were not true combined transport operations; they were used simply to facilitate handling, loading and transshipping of small consignments in the course of rail transport. They were of course also used for combined transport in the true sense, i.e. they were loaded at the senders' premises, carried by road to a railway station and then, after rail haul, were delivered by road to the consignees' premises. It was perhaps more usual for pallets to be utilized for such movements and very large numbers of pallets are now in use.

There are also a number of other forms of combined transport involving the use of specialized equipment. Those with which railway transport is concerned relate to the carriage of road vehicles by rail. This includes the so-called "piggy-back" operations which are being developed, notably in the Federal Republic of Germany and France. They require the use of special railway flat wagons designed to take either special road trailers or, in some cases, ordinary road vehicles. There are no recent statistics of the numbers of vehicles involved.

---

(7) See definition 143a (Annex I).
(8) See definition 144 (Annex I).
(9) See definition 145 (Annex I).

Other types of combined transport operation do not involve rail haulage at all. The most widely-developed is perhaps the roll-on/roll-off shipping service. Such operations have been d eveloped very extensively where a short or only moderate-length sea passage is involved and the vessels enable road vehicles to drive directly on and off the sea-going ferry. Considerable numbers of such vessels are employed to and from Great Britain as well as between Scandinavia and Continental Europe. They are sometimes combined vessels which are also equipped to serve as train ferries for the carriage of railway vehicles. A new type of combined transport operation, which was started in Europe in 1969, was the system known as "LASH" (Lighter Aboard Ship). This system entails the use of specially-constructed sea-going vessels which are able to accommodate a number of barges. The European application so far is from and to North America, the vessel taking on inland-waterway craft which may have been loaded with goods at some point of an inland waterway in the interior of the United States. The barges are then carried across the North Atlantic and unloaded at a European port, in the case of the first movements Rotterdam being the port employed. From Rotterdam the barges were then towed or pushed up the Rhine to their destination in the Federal Republic of Germany.

UTILIZATION OF EQUIPMENT

Network utilization became more intense during the period, the increase for railways being rather less than for other modes of transport. If railway network utilization is measured in passenger-kilometres and ton-kilometres per kilometre of line, it is found to be somewhat higher at the end of the period on all major railway systems. If train-kilometres per kilometre of line is taken as the yardstick, the results are somewhat different. With regard to freight-train-kimometres, the increase is smaller in a number of cases because heavier train loads have enabled proportionately fewer train-kimometres to be run. In the case of the Federal Republic of Germany, Ireland, Luxembourg, Norway, Sweden and the United Kingdom, there was actually some slight decrease in total train density.

Utilization of road networks became substantially higher in the period 1963-1969, but the extent of the rise cannot be expressed in figures owing to the very incomplete nature of the relevant data. There were very wide differences between countries both as to average density in any given year and as to the extent of increase over the six-year period. The great differences between countries at any one time are exemplified by chart II, which depicts the number of road motor vehicles in relation to the total kilometres of the road network. This is of course not a direct measurement of the average utilization of networks in the different countries, because of the differences in the composition of their vehicle fleets and of the degree of vehicle utilization; the chart may however serve as a very rough guide to differences in the average density of traffic on the road networks taken as a whole.

Inland waterway network utilization rose considerably in all countries for which statistics are available, except in the United Kingdom, where the waterway network plays only a very minor role in total freight transport and where average traffic density, expressed in ton-kilometres per kilometre of waterway, has always been low owing to the very limited capacity of the majority of the waterways.

The foregoing remarks relate to averages and mask the huge differences between different sections of a given network within any particular country. By way of illustration, the average density on the Rhine between the Ruhr ports and the Dutch frontier, which was 104 million ton-kilometres per kilometre in 1968, may be compared with the average density for all waterways in the Federal Republic of Germany which was 10.9 million ton-kilometres per kilometre of waterway used regularly for transport.

Vehicle utilization on railways rose fairly generally. There is, however, no statistical comparability in the case of motive power, because of changes in forms of traction; the sharp decline in the number of motor-power units and, where statistics are available, of horse-power, coupled on the whole with some increase in traffic, points to improved utilization or greater productivity. There was no very consistent trend in the utilization of railway-passenger rolling stock as this depended largely on the evolution of passenger traffic which varied a great deal between countries (see table 8). In Sweden, however, where there was a 9 per cent decline in passenger-kilometres, passenger-carriage utilization increased somewhat owing to a reduction in the number of carriages. In the United Kingdom the 40 per cent reduction in numbers of carriages led to great improvement in their utilization, eventhough there was some falling off in passenger traffic.

With regard to railway freight rolling stock, there are various indices of utilization or productivity. One, the average wagon turn-round time, is given directly in Table 8 (item 16). On the whole, the figures show a slight lengthening of turn-round time or, in other words, an increase in the average time elapsing between two successive wagon loadings. This does not, however, necessarily mean a drop in efficiency, since the average turn-round time depends upon a number of factors which are not under the control of the railway administration. Other things being equal, turn-round time will increase somewhat if the average length of haul goes up, which, in fact, occurred on most systems between 1963 and 1969. More important influences are changes in traffic flows, which may affect the proportion of kilometres run without load, and traffic fluctuations which may lead to periods when many wagons are idle for want of traffic.

Another measure of wagon utilization, which can be derived directly from table 8, is the relation of average wagon load (item 14) to average wagon capacity (item 15). Here there was, for the most part, an improvement as the following table, based on these two items, shows:

Average wagon load as a percentage of average wagon capacity

	1963	1969
Austria	70.5	72.6
Belgium	85.8	86.3
Czechoslovakia	...	77.4
Denmark	41.5	39.3
Federal Republic of Germany	61.2	61.6
Finland	61.0	61.0
France	70.8	74.7
Italy	67.6	58.6
Luxembourg	91.9	92.5
Netherlands	63.2	64.5
Norway	46.2	70.4
Portugal	45.4	47.8
Spain	74.9	84.7
Sweden	57.0	73.8
Switzerland	38.7	41.5
Turkey	69.1	73.1
United Kingdom	82.5	97.1
Yugoslavia	72.0	78.0

The big differences between railways are explained to some extent by the different types of traffic carried. Railways with a high proportion of mineral or bulk traffic which utilize wagon tonnage capacity very fully may well have much better coefficients of utilization than railways handling a great deal of miscellaneous or certain types of agricultural traffic. The high figures for the United Kingdom in 1969 may be due partly to the exclusion in that year from the average wagon load figures in table 8 of sundry traffic handled by National Carriers Limited although still conveyed by rail.

Parallel with the improvement in equipment utilization by railways, there was a rise in productivity of railway staff. As table 10 shows, the number of staff employed on railways fell on almost all systems and the reductions were often considerable. Since there was no fall in traffic, and in many cases there was even an increase during the period 1963-1969, staff productivity clearly improved. There is, however, no mathematically precise relation between the numbers of staff given in table 10 and the railway traffic figures in table 8. Numbers of staff are affected by a variety of extraneous factors, including changes in the type of traffic handled and the kind of service provided. Staff numbers are also affected by administrative procedures such as decisions to transfer some types of work, as for example track maintenance, from railway labour to staff employed by outside contractors; a change of this kind was largely responsible for the decrease in the number of staff employed on British Railways in 1969 compared with 1968 because, in the latter year, the responsibility for handling freightliner traffic at terminals was transferred from British Railways to a subsidiary whose staff were not included in the railway statistics.

Little can be said about the utilization of road vehicles in the absence of reliable statistical data. As a generalization, it would appear true that growing traffic congestion has adversely affected utilization, especially of buses used for urban services and of goods road motor vehicles engaged in collection and delivery work in towns. The spread of private-car ownership has probably meant some slight falling off in the average run of kilometres run per vehicle, since many of the new owners may, during the greater part of the year, use their cars only in the evening and at weekends and possibly also on the relatively short journeys between their homes and places of work.

The utilization of inland waterway craft undoubtedly rose during the year. Pricise quantitative evaluation is very difficult from the available figures, because of the high proportion of through traffic between countries involving the operation of craft on the waterways of countries other than the one of registration; the statistics of traffic in table 21, of course, relate, with two or three exceptions, to what is carried within the national boundaries of any particular country. During the period under review there were various factors leading to improved utilization. In the first place, there was more traffic to be carried, which meant that time spent by craft waiting for loads was reduced. Improvements in waterways enabled craft to operate at higher speeds and there were fewer delays; navigation was generally helped by weather conditions which were favourable for much of the period. The gradual modernization of fleets and the scrapping of obsolete craft has meant that craft were able to carry more traffic in relation to their capacity and power; the introduction by navigation of pushing has also improved productivity of craft. At the very end of the period, in the closing months of 1969, craft utilization on certain important waterways, notably the Rhine, was hampered by low water and there were also delays due to fog; these factors meant that, although no craft were standing idle awaiting a load (there was in fact a shortage of craft in parts of western Europe at that time), utilization was poor because craft could not be loaded to their full capacity and voyages took longer.

LA SITUATION DES TRANSPORTS EN EUROPE

Note introductive

Il est d'usage de publier tous les cinq ans dans cette série de Bulletin une analyse portant sur une période plus longue que l'année des dernières statistiques. Le Bulletin de 1965 où les données relatives à 1964 ont paru pour la première fois, comprenait une étude succincte de la période 1950-1964. Les tableaux du présent bulletin donnent les chiffres de 1969 et de l'année précédente ainsi que les statistiques de 1963, année qui est maintenant l'année de base des données économiques et de certaines autres données générales rassemblées par l'Organisation des Nations Unies. Dans le bref aperçu ci-après, on a souligné quelques aspects essentiels de l'évolution de 1963 à 1969 et, le cas échéant, comparé la situation en 1969 avec la situation en 1963.

SITUATION ECONOMIQUE GENERALE

La période a été marquée d'une façon générale par une augmentation de l'activité économique. Cette évolution se dégage des chiffres du tableau 2 qui donnent le PNB en valeur absolue pour l'Europe occidentale et méridionale et les indices correspondants ainsi que les indices du produit matériel net des pays à économie planifiée de l'Europe orientale; le tableau contient aussi des indices de la production industrielle de tous les pays mentionnés. On verra que dans presque tous les cas, les chiffres de 1969 sont très supérieurs à ceux de 1963. Toutefois, on constate de sensibles différences entre les taux de croissance dans les divers pays. La croissance a été quelque peu irrégulière pendant la période. Dans la plupart des pays de l'Europe occidentale et méridionale elle a été forte en 1969. A ce propos, on peut citer le texte suivant extrait de "L'économie européenne en 1969" :

"Contrairement à l'attente générale, 1969 a été marquée dans la plupart des pays d'Europe occidentale par une croissance exceptionnellement rapide de la production, de la demande et du commerce extérieur. Le produit intérieur brut total du groupe des pays industriels a augmenté d'environ 6 %, contre 5 % en 1968 .... Ces taux d'expansion permettent de ranger 1969 parmi les quatre années de haute conjoncture de la période d'après-guerre ...

De tous les pays industriels de l'Europe occidentale, cinq sont restés étrangers à l'accélération enregistrée en 1969 par l'ensemble du groupe : le taux de croissance a, en effet, diminué en Irlande, en Italie, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni et il s'est stabilisé en Norvège. L'Irlande et le Royaume-Uni ont pris des mesures délibérément restrictives. En Italie, le taux de croissance du PIB avait bien progressé pendant le premier semestre, mais il s'est considérablement ressenti des grèves du second semestre. Aux Pays-Bas et en Norvège, la production industrielle s'est légèrement accélérée mais la croissance du PIB a été contenue aux Pays-Bas par l'insuffisance des investissements, surtout dans le bâtiment, et par le faible accroissement de la production agricole, et en Norvège par des circonstances défavorables qui ont touché l'agriculture, la pêche et les transports maritimes.

En 1969, l'Irlande, la Norvège, les Pays-Bas et le Royaume-Uni sont les seuls pays à avoir enregistré des taux de croissance du PIB sensiblement inférieurs à 5 % ou (avec l'Italie) des taux d'expansion de la production industrielle inférieurs à 8 %. En outre, dans la plupart des pays, le taux de croissance du PIB a dépassé de 1 % au moins - et dans certains cas de beaucoup plus - le taux correspondant à la tendance à long terme (1953-1967); les pays qui font exception sont à nouveau l'Italie, les Pays-Bas et la Norvège, où le taux de 1969 correspondait à peu près à la tendance et le Royaume-Uni où il lui était nettement inférieur"(1).

"Après avoir marqué un ralentissement considérable en 1968, l'expansion de l'activité économique des pays d'Europe méridionale a en général repris de la vigueur tout au long de 1969. Comme le laissait prévoir

---

(1) L'économie européenne en 1969, Partie 2, chapitre II, pages 1 et 2 (ME/GER/70/D.10, partie 2).

l'ETUDE pour 1968 la période de rajustement de 1967-1968, en Grèce, en Espagne, en Yougoslavie, a été suivie d'une nouvelle phase d'expansion au cours de laquelle le taux de croissance de la production réelle est allé en progressant, atteignant 8 % en Grèce et en Espagne et 9 % en Yougoslavie. A Chypre également, le taux de croissance de la production s'est nettement renforcé. En Turquie, l'activité économique s'est maintenue à un niveau correspondant presque au taux d'accroissement de 7 % de la production réelle qui était envisagé, et cela malgré le marasme relatif de la production agricole. Au Portugal, l'expansion s'est accélérée modérément dans les secteurs autres que l'agriculture, sans que cela ait suffit à contrebalancer la baisse de la production agricole, d'où un ralentissement de l'activité économique considérée dans son ensemble. Le développement des exportations, notamment de produits industriels, consécutif à l'essor de la demande en Europe occidentale, a contribué à soutenir constamment l'expansion de la production industrielle. La Turquie, cependant, était moins bien placée pour tirer parti de cette conjoncture en raison de la composition très différente de ses exportations et du fait que sa production est moins tributaire des ventes à l'extérieur"(2).

"L'économie yougoslave a retrouvé en 1969 la croissance vigoureuse des années antérieures à la réforme économique de 1965 : le PNB a progressé de 9 %, contre 1,6 et 4,3 % en 1967 et 1968 respectivement"(3).

En Europe orientale, y compris l'URSS, on n'a enregistré aucune nette évolution en hausse en 1969, mais le rythme de croissance pendant l'ensemble de la période 1963-1969 a été un peu plus rapide que dans la plupart des pays de l'Europe occidentale et méridionale. Au sujet de la situation en 1969, on lit dans l'Etude sur la situation économique de l'Europe que l'Europe orientale et l'URSS ont de nouveau connu en 1969 un rythme de croissance économique assez rapide, encore que, si on considère la région tout entière, les pourcentages aient été moins élevés qu'en 1968. Le revenu national (produit matériel net) a augmenté de 5 % ou plus dans tous les pays, sauf en Pologne. En Albanie, si le taux s'est maintenu à peu près au niveau de l'année précédente, il n'en est pas moins resté très inférieur à l'accroissement de 16 % environ initialement prévu dans le plan annuel. En Bulgarie, en Hongrie et en Roumanie, la croissance de la production globale a été plus forte qu'en 1968, mais ce progrès a été largement neutralisé par les baisses enregistrées en Pologne, en Tchécoslovaquie et en URSS et à un moindre degré aussi en République démocratique allemande. D'après les estimations, on peut dire que le produit matériel net a augmenté de 6 % pour l'ensemble des pays du groupe, et de 5,4 % pour l'Europe orientale sans l'Union soviétique (contre 7,4 % et 7 % respectivement en 1968). Le revenu national (distribué) de l'URSS a augmenté de 6 % en 1969 au lieu de 7,2 % (et 7,5 % pour le revenu national produit) en 1968.(4)

---

(2) Ibid., page 113.
(3) Ibid., page 125.
(4) Ibid., Chapitre premier, page 1.

TRANSPORT DE VOYAGEURS

La croissance de l'activité économique générale et, plus particulièrement du PNB par habitant, a naturellement provoqué une forte augmentation du volume total des transports de voyageurs. Il se peut que les voyages internationaux aient même progressé plus que semblent l'indiquer les chiffres du tableau 5 sur le tourisme international.

L'augmentation a été très différente selon le mode de transport. La plus forte a été celle des déplacements par voitures privées. Peu de statistiques détaillées en donnent de façon précise le volume. On trouvera quelques estimations à ce sujet au tableau 15 où, sous la rubrique 13 figurent des données sur le nombre des voyageurs-kilomètres transportés en voitures privées; le tableau contient également sous la rubrique 3 des estimations les véhicules-kilomètres parcourus par les voitures privées. Les deux séries d'estimations sont en fait liées et, dans le cas du Royaume-Uni tout au moins, les voyageurs-kilomètres sont calculés d'après les véhicules-kilomètres enregistrés dans les comptages de la circulation à certains points du réseau routier. L'augmentation que donnent les estimations des véhicules-kilomètres ou des voyageurs-kilomètres en voiture privée n'est pas très différente de l'augmentation du nombre des voitures privées à la rubrique 4 du tableau 13. Comme la période considérée, six années, est relativement courte, on peut admettre que l'augmentation du nombre des voitures privées est un indicateur sur l'accroissement du volume des transports en voitures privées.

La progression considérable des déplacements en automobiles particulières, qui a été de 50 % au moins et a plus que doublé dans plusieurs pays, a forcément eu des incidences défavorables sur les transports publics. Toutefois, le volume des déplacements par autocars, autobus et trolleybus s'est un peu accru dans la plupart des pays, comme il ressort des données des rubriques 4 (véhicules-kilomètres) et 14 (voyageurs-kilomètres). Comme il fallait s'y attendre, l'accroissement a été un peu plus fort dans les pays où le nombre des voitures privées par habitant était encore assez peu élevé (voir rubrique 42 du tableau 13). Le seul pays où il y a eu diminution des transports par autobus pendant la période est le Royaume-Uni. Le trafic ferroviaire a sans doute le plus pâti de l'essor des transports privés. Sauf dans quelques pays où le nombre des voitures privées était faible par rapport à la population, l'augmentation des transports de voyageurs par chemin de fer est restée très limitée et il y a même eu un recul dans plusieurs pays entre 1963 et 1969. C'est en Bulgarie, où le nombre des voyageurs-kilomètres par chemin de fer en 1969 a augmenté de 51 % par rapport à 1963, en URSS, au Portugal et en Espagne, où l'accroissement a été de 36, 32 et 25 % respectivement que la progression a été la plus forte. Un net fléchissement a été enregistré en Norvège où les voyageurs-kilomètres des chemins de fer a baissé de 11 % et en Suède où la diminution a été de près de 9 %. Dans la plupart des cas, le parcours moyen s'est légèrement allongé pendant la période considérée de sorte que, là où le trafic s'est développé, l'augmentation du nombre des voyageurs-kilomètres a été proportionnellement un peu plus élevée que celle du nombre des voyageurs transportés. Quand il y a eu régression, le nombre des voyageurs transportés a davantage diminué que celui des voyageurs-kilomètres, l'exemple le plus frappant à cet égard étant le Royaume-Uni où le nombre des voyageurs transportés par chemin de fer en 1969 a reculé de 14 % par rapport à 1963 alors que le nombre des voyageurs-kilomètres n'a fléchi que de 4 %. Dans les British Railways (Chemins de fer britanniques) les transports sur courte distance ont nettement diminué; même dans les grandes zones urbaines où le nombre des migrations alternantes a continué de progresser, le volume total de ce type de trafic a légèrement baissé par suite de très fortes diminutions en dehors des périodes de pointe, particulièrement le soir et pendant le week-end. Les voyages par chemin de fer à longue distance ont progressé, surtout sur les parcours où l'accroissement de la vitesse et l'utilisation de matériel roulant moderne a permis une amélioration des services; ainsi, sur les grandes lignes interurbaines les transports de voyageurs ont augmenté de 4 % en 1969 par rapport à 1968, et il est certain que cela a beaucoup contribué à accroître le nombre de voyageurs-kilomètres.

Une caractéristique de la période pour ce qui est des facilités offertes aux voyageurs a été la mise en place de services pour le transport des voitures privées par chemin de fer. Ces services se sont considérablement développés et l'accroissement du trafic a été, le plus souvent, assez appréciable.

Quant au trafic international, les progrès sont pour beaucoup imputables aux déplacements en voitures privées et les statistiques assez incomplètes figurent sous la rubrique 19 du tableau 15 indiquent dans tous les cas une augmentation très substantielle du nombre des voitures privées étrangères entrées dans les divers pays. Les augmentations les plus fortes ont été enregistrées dans des pays comme la Hongrie et la Yougoslavie où le nombre de ces véhicules, relativement peu élevé en 1963 était un peu plus de douze fois plus grand en 1969, par exemple, en Yougoslavie. En Suisse, la progression a été d'environ 50 % et comme en 1963 le total s'élevait déjà à 22,5 millions, l'augmentation absolue a été vraiment très importante.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

La croissance du PNB et de la production industrielle de 1963 à 1969, indiquée au tableau 2, qui en 1969 dans de nombreux pays faisait penser à une situation de haute conjoncture a forcement entraîné une augmentation sensible de la demande de transports de marchandises. La mesure dans laquelle les différents modes de transports intérieurs en ont bénéficié a été très variable, ce qui explique les changements importants de la part de chacun dans l'ensemble du trafic. Les effets de ces changements sont indiqués au tableau 3. Le trafic international a plus augmenté que le trafic total, comme le montrent les chiffres des tableaux 4 et 30; on peut dire que cette évolution résulte en partie des efforts de libéralisation du commerce international, en particulier à l'intérieur des divers groupements européens.

L'augmentation du volume des transports n'a pas dans l'ensemble été de pair avec celle du PNB ou de la production industrielle, comme on le voit si on compare les indices du tableau 2 avec les chiffres des transports de marchandises des tableaux 8, 15 et 21. L'utilisation de nouveaux matériaux auxquels fait appel la technique et le déplacement des centres industriels en sont deux raisons. Du fait que les produits pétroliers remplacent de plus en plus les combustibles solides, les tonnages à transporter pour produire une quantité donnée d'énergie sont moindres et le transport de l'énergie sous forme d'électricité et non de combustibles solides ou liquides fait encore baisser la demande de transports. De même, le transport de plus en plus répandu du gaz par pipelines à longue distance, qui n'apparaît pas dans les statistiques, influe sur le volume total du transport. La tendance à implanter de grands ensembles industriels à proximité des ports maritimes, afin que l'approvisionnement en matières premières puisse se faire par mer, est un autre facteur de diminution de la demande de transports intérieurs.

Le mode de transport qui a le plus progressé en tonnage et en tonnes-kilomètres pendant la période est pour l'Europe relativement nouveau: l'oléoduc. Comme le montre le tableau 29, les transports par oléoducs se sont énormément accrus dans presque tous les pays intéressés entre 1963 et 1969. La raison principale en est le développement du réseau d'oléoducs (certains des pays en cause n'en avaient pas en 1963) et la demande croissante de pétrole et de produits pétroliers.

En deuxième position viennent, pour l'ensemble de l'Europe, les transports routiers. Les statistiques en sont incomplètes mais il ressort des données du tableau 15 que les transports de marchandises par route ont beaucoup augmenté, ce que semble confirmer l'accroissement du parc de véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises dans les pays dont le trafic n'est pas connu. Pour autant que les chiffres du tableau 15 permettent d'en juger, le nombre de tonnes-kilomètres a augmenté plus que le tonnage, ce qui signifie que le parcours moyen s'est allongé; autrement dit les transports routiers se seraient développés au détriment des autres modes de transport.

Le développement des transports par voies navigables intérieures a aussi été assez important dans les pays où ce type de trafic tient une grande place. L'augmentation du tonnage transporté, qui va de 20 % à un peu plus de 40 % dans beaucoup de cas, aurait été encore plus forte en 1969 si des conditions atmosphériques défavorables, en particulier une longue période de basses eaux à la fin de l'année, n'avaient pas entravé la navigation.

C'est le trafic ferroviaire qui a le moins progressé, l'augmentation des tonnes-kilomètres ayant été en 1969 proportionnellement un peu plus grande que celle des tonnes transportées, comme le montrent les indices des rubriques 11.1 et 12.1 du tableau 8. Le tonnage transporté a légèrement diminué dans certains pays et au Danemark, aux Pays-Bas, au Portugal et au Royaume-Uni, tant le nombre des tonnes transportées que le nombre des tonnes-kilomètres ont été un peu moins élevés en 1969 qu'en 1963.

Transports par chemin de fer

Dans l'ensemble les transports de marchandises par chemin de fer n'ont cessé de fléchir entre 1963 et 1968 dans la plupart des pays d'Europe occidentale et méridionale; la diminution du tonnage a été un peu plus importante que celle des tonnes-kilomètres, ce qui signifie que le parcours moyen a un peu augmenté. La diminution du trafic tient en partie à la baisse continue de la production et de la consommation de charbon et aussi à la légère récession dans l'industrie lourde au milieu de la période considérée. En outre, le délaissement du chemin de fer pour la route et les voies navigables intérieures auront joué un rôle. Dans les pays scandinaves à l'exception du Danemark, le trafic ferroviaire s'est développé régulièrement, dans le cas de la Suède grâce à l'essor de la production de minerai de fer. En Europe orientale où les transports routiers n'étaient pas aussi développés, le transport par chemin de fer a constamment progressé mais à un rythme moins rapide que les indices de la production matérielle nette et de la production industrielle du tableau 2.

En 1969, on a assisté à un renversement de la tendance générale à la baisse en Europe occidentale.

L'expansion du trafic ferroviaire qui s'est produite dans tous les pays d'Europe occidentale sauf au Royaume-Uni résulte presque toujours de la reprise dans l'industrie lourde. En Belgique, par exemple, le tonnage transporté par chemin de fer en 1969 s'est accru de 8,9 % et le nombre de tonnes-kilomètres de 10,8 % par rapport à 1968. Dans ce pays, le trafic international s'est développé un peu plus vite que le

trafic intérieur à cause principalement des besoins accrus des pays membres des Communautés européennes. Seuls les transports de combustibles solides ont accusé un recul notable, avec un tonnage inférieur de 0,9 % à celui de 1968; les transports de tous les autres grands groupes de produits ont progressé, en particulier ceux de produits sidérurgiques (15,7 % de tonnes-kilomètres en plus)et ceux de minerais (10 % en plus). Les transports de marchandises par les chemins de fer fédéraux allemands ont atteint un niveau record en 1969, année où le tonnage et le nombre de tonnes-kilomètres ont avancé respectivement de 10,6 et 14 % par rapport à 1968. Les principaux transports qui ont augmenté sont ceux de produits sidérurgiques, de véhicules automobiles et de matériaux de construction. En raison des basses eaux qui ont entravé la circulation sur le Rhin à la fin de 1969, des tonnages importants de marchandises ont dû être transportés par rail. En Suisse, l'augmentation de 6,3 % du trafic intérieur est due dans une large mesure au transit, qui a progressé de 10,2 % sur l'axe nord-sud.

Transports routiers

Bien que les chiffres soient très incomplets, on peut dire que les transports de marchandises par route se sont beaucoup développés entre 1963 et 1969. Tous les chiffres (tonnes et tonnes-kilomètres) des rubriques 15 à 18 du tableau 15 et ceux de la rubrique 5 (véhicules routiers pour le transport de marchandises-kilomètres) indiquent des augmentations souvent considérables. Un autre signe de l'expansion des transports de marchandises par route est la consommation de combustible diesel des véhicules routiers figurant sous la rubrique B du tableau 16. Les statistiques de cette consommation ne fournissent toutefois que des indications très sommaires, le combustible diesel étant utilisé par beaucoup d'autobus et d'autocars et un grand nombre de véhicules routiers, en particulier les véhicules de petites dimensions marchant à l'essence. Toutefois, si la répartition du trafic entre les différents groupes de véhicules ne varie pas notablement, l'indice de la consommation de combustible diesel restera un indicateur assez sûr du mouvement des véhicules pour le transport de marchandises pendant une période assez courte.

Le tableau ci-après, pour lequel on a utilisé toutes les données pertinentes des tableaux statistiques du présent bulletin, donne une idée générale du développement des transports de marchandises par véhicules routiers automobiles entre 1963 et 1969.

Indices des transports de marchandises par route (1963 = 100)

Pays	Série statistique	1968	1969
Bulgarie	t-km	192	...
Espagne	v-km	168	180
	cd	168	194
France	t-km	150	...
	v-km	133	...
	cd	162	...
Italie	v-km	119	...
	cd	132	...
Norvège	t-km	176	...
	v-km	109	112
Pays-Bas	t-km	144	154
Pologne	t-km	204	240
Portugal	cd	270	299
République démocratique allemande	t-km	149	...
République fédérale d'Allemagne	t-km (a)	129	140
Roumanie	t-km (b)	206	236
Royaume-Uni	t-km	126	128
	v-km	108	109
Tchécoslovaquie	t-km	138	143

Pays	Série statistique	1968	1969
USSR(c)	t-km	156	167
Byelorussian SSR(c)	t-km	185	...
Ukrainian SSR(c)	t-km	159	169
Yougoslavie	t-km	399	424
	v-km	302	337
Etats-Unis	v-km	126	...

t-km = tonnes-kilomètres

v-km = véhicules-kilomètres parcourus par les véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises.

cd = consommation de combustible diesel par les véhicules routiers automobiles.

(a) = transports pour compte d'autrui en véhicules autorisés à effectuer des transports à longue distance.

(b) = transports publics.

(c) = les données des RSS de la Biélorussie et de l'Ukraine sont comprises sous celles de l'URSS.

Les transports internationaux de marchandises par route ont progressé un peu plus rapidement que l'ensemble des transports de marchandises, à en juger d'après les données assez fragmentaires des rubriques 26 à 33 du tableau 15 et les chiffres totaux des transports routiers du tableau 4, sauf dans certains pays d'Europe orientale et peut-être dans certains pays scandinaves.

En ce qui concerne les pays dont on ne connaît pas le volume des transports de marchandises par route, on peut supposer d'après les statistiques des véhicules du tableau 13 relatives à certains des autres pays, que ce type de transports s'est développé très sensiblement étant donné que le parc des véhicules pour le transport de marchandises a très fortement augmenté dans presque tous les cas.

En République fédérale d'Allemagne, les transports de marchandises par route se sont stabilisés à un niveau légèrement inférieur en 1969, alors que les transports de marchandises par rail se sont rapidement élevés.

Le nombre total de tonnes-kilomètres des véhicules autorisés à effectuer des transports à longue distance en République fédérale d'Allemagne, c'est-à-dire dans un rayon de plus de 50 km de leur base, a augmenté d'environ 5 % en 1969. Le nombre de tonnes-kilomètres de ces véhicules dans les transports pour compte d'autrui est monté de 9 %, alors que le nombre de tonnes-kilomètres des véhicules servant aux transports pour compte propre a diminué d'un peu plus de 6 %. La raison du brusque renversement de la tendance des transports pour compte propre a été le prélèvement à dater de janvier 1969, d'une taxe spéciale de 4 Pfennig par tonne-kilomètre pour ce type de transports, la taxe correspondante pour les transports routiers à longue distance pour compte d'autrui étant de un Pfennig seulement par tonne-kilomètre.

Transports par voies navigables intérieures

Pendant la période 1963-1969, les transports de marchandises par voies navigables intérieures se sont le plus souvent développés très nettement dans tous les pays où ils ont une part importante dans l'ensemble des transports de marchandises. Le tableau 3 donne quelques indications sur la part des transports par voies navigables dans le tonnage total et dans le nombre de tonnes-kilomètres pour l'Europe; en ce qui concerne certains des pays du bassin du Danube, toutefois, les chiffres ne donnent qu'une idée générale de l'importance relative des transports par voies navigables car les statistiques sont fondées sur les transports totaux des flottes nationales tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du territoire national. Le nombre de tonnes-kilomètres de marchandises transportées par voies navigables en Tchécoslovaquie, par exemple, est trop élevé, le réseau de ce pays étant assez court mais les bâtiments tchèques parcourent des distances considérables sur l'Elbe et le Danube au delà des frontières du pays.

Le trafic par voies navigables intérieures est indiqué en valeur absolue au tableau 21. L'année de base ne convient pas très bien pour les transports par voies navigables intérieures, parce que beaucoup de grandes voies étaient inutilisables ou que le trafic y a été sérieusement réduit pendant les trois ou quatre premiers mois de 1963 en raison de la rigueur exceptionnelle de l'hiver 1962-63. Dans des conditions plus normales, l'augmentation du trafic qui ressort du tableau 21 aurait certainement été un peu moins sensible.

Par ailleurs, l'accroissement enregistré en 1969 a, en fait, été limité, car beaucoup de pays d'Europe ont connu des difficultés de navigation pendant les derniers mois de l'année, les basses eaux n'ayant pas permis un chargement complet des bâteaux et le brouillard ayant provoqué de sérieux retards, ce qui, en allongeant beaucoup le temps de rotation et en créant de ce fait une pénurie de bâtiments a ralenti le trafic. Ces facteurs ont eu un rôle spécialement important dans le cas du Rhin et expliquent le léger fléchissement du tonnage transporté sur ce fleuve en 1969 par rapport à 1968 (voir tableau 23); c'est à cause d'eux aussi qu'en 1969 la densité du trafic par voies navigables intérieures a été à peine plus élevée qu'en 1968 en République fédérale d'Allemagne malgré la progression de l'ensemble des transports de marchandises dans ce pays.

Des facteurs analogues ont agi aux Pays-Bas où près de la moitié du trafic total par voies navigables intérieures se fait par le Rhin à destination ou en provenance de la République fédérale d'Allemagne. Le faible recul du tonnage transporté par voies navigables intérieures dans ce pays en 1969 par rapport à 1968 est dû, dans une très large mesure, à la chute de 12 % du tonnage en transit.

En France, par contre, le trafic s'est intensifié nettement en 1969 et a atteint des niveaux records. L'augmentation a été particulièrement forte entre 1968 et 1969 parce que les transports ont été entravés, en 1968, par les grèves de mai-juin. Le trafic intérieur s'est accru de 9,9 % en tonnage et de 10,2 % en tonnes-kilomètres par rapport à 1968. L'augmentation du tonnage se répartit de façon assez égale entre toutes les catégories de transports en tonnes-kilomètres; elle vient surtout des transports pour compte propre de marchandises générales dont le parcours moyen a beaucoup augmenté. Le trafic international a baissé légèrement sur le Rhin mais sur la Moselle il est monté d'environ 9 % et sur les autres voies il s'est développé encore plus.

Les conditions de navigation ont également été mauvaises sur le Danube où le trafic, après avoir constamment progressé de 1963 à 1968, s'est un peu ralenti en 1969 (voir tableau 24). La construction d'écluses entreprise pour éliminer le goulot d'étranglement des portes de fer a également gêné la circulation des bateaux et le trafic a été totalement interrompu à cet endroit pendant environ dix jours en 1969. Ces difficultés temporaires ont sans doute beaucoup contribué à faire tomber le volume total des transports sur le Danube.

En Europe occidentale, le trafic international a aussi eu un rôle très important dans les transports par voies navigables intérieures. La part de ce trafic a encore augmenté pendant cette période en République fédérale d'Allemagne et aux Pays-Bas.

Le développement des transports par voies navigables intérieures a été favorisé par l'extension du réseau, surtout en URSS (voir tableau 17), et par l'ouverture, en Europe occidentale de ce qui est, en fait, une nouvelle voie, la Moselle canalisée. Un autre facteur d'augmentation des transports internationaux a été l'amélioration de certaines voies navigables et, partant, l'accroissement de leur capacité, notamment l'allongement des voies navigables permettant le passage des bateaux de plus gros tonnage, dont il est question à la section relative aux réseaux.

Oléoducs

On a déjà signalé que les transports par pipelines avaient augmenté beaucoup plus rapidement que n'importe quel autre type de transport de surface pendant la période considérée. On trouvera les chiffres au tableau 29. Le développement des réseaux est pour beaucoup dans cette augmentation, encore que la progression du tonnage et des tonnes-kilomètres ait été, dans la plupart des pays, proportionnelement plus importante que l'allongement des réseaux. Cela tient dans une certaine mesure à ce qu'une grande partie des pipelines, bien qu'ouverts, n'étaient pas complètement exploités au début de la période considérée et aussi à ce que la montée rapide de la consommation de produits pétroliers a fait bondir la demande de transports de ce type. Il s'agit de transports en grande partie nouveaux, en ce sens que les autres modes de transports ont peu perdu. En Suisse, par exemple, bien que les deux pipelines amenant le pétrole brut soient relativement récents, le tonnage de produits pétroliers (3,4 millions de tonnes) entrant dans le pays par le Rhin a été légèrement plus élevé en 1969 qu'en 1968; en 1969, ce tonnage représentait 31 % des besoins totaux de la Suisse en huiles minérales au lieu d'un peu moins de 30 % en 1968. La raison en est que la capacité de production des raffineries suisses, qui étaient alimentées par les oléoducs, est pleinement utilisée et que ces raffineries, à moins d'être agrandies, ne peuvent suffire à satisfaire la demande croissante du pays en produits pétroliers.

En République fédérale d'Allemagne, le pipeline transalpin, qui a été exploité à plein pour la première fois en 1968, compte pour 2,5 millions de tonnes environ dans l'augmentation des quantités transportées (6,6 millions de tonnes). Il amène le pétrole brut de Trieste par l'Autriche (les chiffres de l'Autriche sont ceux des transports par cet oléoduc) aux raffineries d'Ingolstadt. Une partie du pétrole va jusqu'aux raffineries de Karlsruhe et de Mannheim/Ludwigshafen par l'oléoduc Danube-Rhin.

Transports combinés

La période 1963-1969 a été surtout marquée par l'apparition des grands containers de 6 m (20 pieds) de long ou davantage - voir la section relative au matériel mobile. Jusqu'en 1967 environ, l'usage des containers de cette dimension n'était pas répandu et ce qu'on appelait alors grands containers (ceux dont la capacité dépassait 3 mètres cubes (10 pieds cubes) avaient en fait généralement moins de 6 m (20 pieds) de long). On les désigne maintenant sous le nom de containers moyens et leur emploi tend à se restreindre dans la plupart des pays; c'est pourquoi les chiffres du tableau 28 concernant le trafic total des grands et moyens containers ne font apparaître aucune évolution en hausse très marquée.

Un grand nombre de compagnies de chemin de fer ont commencé à assurer, à une plus grande échelle que précédemment, le transport des grands containers, ou trans-containers comme on dit quelquefois, à destination ou en provenance de têtes de lignes spécialement équipées. En France par exemple, la SNCF a mis en service en juin 1969 une série de trains express pour transcontainers desservant onze lignes différentes et elle prévoit le développement de cette activité. Beaucoup de services internationaux ont été créés en 1968 et en 1969 pour le transport des grands containers, comportant parfois un parcours maritime entre la Grande-Bretagne et le continent et entre la Grande-Bretagne et l'Irlande. Plus récemment, on a mis en circulation plusieurs trains porte-containers entre Milan et l'Europe du nord-ouest et également un train transportant de grands containers cinq fois par semaine entre Copennague et le port d'Esbjerg d'où, grâce à un service maritime régulier les containers sont acheminés à Felixstowe, en Angleterre. Dans ce port les grands containers destinés aux Etats-Unis sont chargés à bord de navires.

Le trafic des grands containers s'est développé très rapidement. En France les transports de containers par chemin de fer ont doublé entre 1968 et 1969 pour atteindre le chiffre de 250 000 tonnes environ. En République fédérale d'Allemagne, les trains ont acheminé 167 850 grands containers chargés ou vides, soit une augmentation de 144,5 % par rapport à 1968. En Suisse, le nombre des grands containers transportés en transit par chemin de fer à travers le pays a été de 20 000 environ en 1969 au lieu de 4 500 en 1968, les tonnages de marchandises transportées s'élevant à 50 000 et 75 000 respectivement. Les British Railways ont introduit en 1965 le système "freightliner" qui permet le transport de grands containers du type ISO sur des trains formés de wagons plats couplés et effectuant des voyages rapides entre les têtes de lignes. Au cours de 1966, première année d'exploitation complète, quelque 27 000 containers chargés ont ainsi été transportés; le chiffre est passé à plus de 100 000 en 1967 et à près de 300 000 en 1968. Le tonnage transporté qui était de 2,5 millions de tonnes en 1968 a atteint près de 4 millions de tonnes en 1969, année où le nombre des containers chargés a dépassé 400 000.

En 1969, 56 615 grands containers au total, dont 44 377 transportaient des marchandises sont arrivés par mer dans les ports de la République fédérale d'Allemagne. Ce trafic (641 123 tonnes) portait sur une vaste gamme de produits; dans le groupe des produits de base venaient en tête les produits chimiques (40 798 tonnes), les machines et le matériel de transport (40 233 tonnes) et les "autres produits alimentaires(5), boissons et tabacs" (39 414 tonnes). Le nombre des grands containers expédiés par mer à partir de la République fédérale d'Allemagne la même année a été de 62 957, dont 51 766 chargés de 757 313 tonnes de marchandises; ils transportaient également une grande variété de produits de base, et surtout des machines et du matériel de transport (114 034 tonnes), des marchandises du groupe "autres produits alimentaires(5), boissons et tabac" (90 881 tonnes), des articles manufacturés divers (84 003 tonnes) et des produits chimiques (67 560 tonnes). Presque tous les containers commençaient ou finissaient leur voyage dans un port de la République fédérale d'Allemagne; la traversée était très rarement combinée avec un parcours par route en Europe.

Des renseignements sur le trafic international des grands containers passant par les ports de mer ont également été fournis par les Pays-Bas et la Suède. Dans le premier de ces pays, 102 857 containers sont arrivés par mer, dont 90 504 transportaient au total 1 071 500 tonnes de marchandises et 91 818 containers sont partis par mer, dont 78 250 étaient chargés de 986 650 tonnes de marchandises. Plus de 90 % de ces grands containers sont passés par le port de Rotterdam. En Suède, les arrivées et les départs par mer des grands containers chargés ont été d'environ 25 000 et 22 000 respectivement.

RESEAUX DE TRANSPORTS

Chemins de fer

Dans l'ensemble de l'Europe, y compris l'URSS et la Turquie, on a enregistré une nette diminution (environ 4 %) de la longueur totale du réseau ferroviaire entre 1963 et 1969, année où quelque 409 000 km de lignes étaient ouvertes au trafic public. En URSS, la construction a continué à une très grande échelle, 6 000 km environ ayant été mis en service pendant cette période. La plupart des nouvelles lignes se trouvent en Asie où le réseau est encore bien loin d'être dense et l'effort de construction a été commandé surtout par le souci de répondre aux besoins croissants de l'industrie et de desservir les mines.

---

(5) Autres que les céréales, les fruits frais et les légumes.

Les seuls autres pays où l'on a entrepris des travaux de construction importants entre 1963 et 1969 sont l'Albanie, l'Espagne, la Finlande, la Tchécoslovaquie, la Turquie et la Yougoslavie. En Finlande, une nouvelle ligne a été achevée en 1966 en Laponie occidentale et une autre dans le sud-est du pays, ce qui a augmenté la longueur totale du réseau ferroviaire de près de 6 %. En Espagne, le principal a été l'ouverture en 1968 d'une nouvelle ligne reliant directement Madrid à Burgos et longue de 277 km, soit 100 km de moins que l'ancienne. Cette ligne, ainsi qu'un petit nombre d'autres courtes extensions expliquent le développement du réseau de la RENFE indiqué au tableau 6. La longueur totale des voies ferrées espagnoles, y compris les lignes à voie étroite, a un peu diminué pendant la période considérée étant donné que beaucoup de lignes à voie étroite ont été fermées à tout trafic : elles couvraient 3 150 km en 1969 au lieu de 4 300 km environ en 1964. En Turquie, l'expansion résulte de l'ouverture en 1964 dans la partie orientale du pays, du tronçon Mus-Tatvan (quelque 100 km) d'une ligne qui reliera par la suite les réseaux turc et iranien. Un gros effort a été fait en Yougoslavie où ont été construite notamment une nouvelle ligne longue de 194 km qui a été ouverte en 1966 entre Sarajevo à Ploče sur l'Adriatique, ainsi que la section Belgrade-Valjevo - ouverte en 1968 - de la nouvelle ligne qui ira ultérieurement de Belgrade à Bar sur la côte adriatique. Si les statistiques du tableau 6 n'indiquent aucune augmentation pour la Yougoslavie, c'est parce que la longueur des nouvelles lignes à écartement normal a été inférieure à celle des lignes à voie étroite qui ont été fermées et qui sont dans une certaine mesure remplacées par les nouvelles lignes. En Yougoslavie, en 1963, sur les 11 857 km de lignes ouvertes au trafic, il y avait 2 580 km de lignes à voie étroite; à la fin de 1968 la longueur totale des lignes à voie étroite était tombée à 1 516 km.

Dans la plupart des autres pays la longueur totale ouverte à la circulation a un peu régressé en raison de la fermeture de lignes peu utilisées et aussi parfois de la concentration sur un itinéraire du trafic qui auparavant suivait deux itinéraires. Un recul notable a été enregistré au Danemark où le réseau ferroviaire a été réduit de 20 % au détriment surtout des réseaux privés où le trafic était généralement assez faible. La longueur du réseau luxembourgeois est tombée de 28,5 %; comme elle était faible, un peu plus de 100 km de lignes seulement ont été touchés. La diminution la plus importante, tant en chiffres absolus qu'en chiffres relatifs, est celle du Royaume-Uni où le réseau a été amputé de 8 000 km, soit environ 29 %, entre 1963 et 1969. La raison en est la fermeture de lignes à trafic assez limité et la concentration de la circulation sur un petit nombre d'itinéraires, ce qui a permis d'abandonner en tout ou en partie d'anciennes grandes lignes très longues. Les lignes qui n'ont pas pu être fermées complètement sont devenues des lignes secondaires et une des deux voies a été supprimée; par exemple, tout le trafic direct entre Londres et Birmingham et entre Londres et Exeter se fait maintenant sur une seule des deux grandes lignes qui reliaient ces villes auparavant. Ces mesures se traduisent par un raccourcissement des lignes à deux voies ou plus qui en proportion ont presque autant régressé que l'ensemble du réseau. La suppression d'une voie de lignes à double voie, l'abandon d'embranchements et de gares de triage devenus inutiles a permis de réduire encore plus la longueur totale des voies qui est tombée de quelque 30 % entre 1963 et 1969; la fermeture de gares de triage a entraîné la concentration du trafic et l'évolution des méthodes d'exploitation a joué un rôle à cet égard. On a également assisté à une diminution appréciable des lignes à double voie en Belgique, en République fédérale d'Allemagne et en France. Par contre, en raison de l'expansion du trafic ferroviaire, sinon partout du moins sur certains parcours, il a fallu doubler des lignes à voie unique en Bulgarie, en Espagne, en Hongrie, en Italie, en Pologne, en Roumanie, en Suisse, en Turquie et en URSS.

Pendant la période 1963-1969, l'électrification des réseaux a sensiblement progressé dans beaucoup de pays. La longueur totale des lignes électrifiées est passée d'environ 74 000 km en 1963 à près de 97 000 km en 1969, la part de la traction électrique étant de près de 24 % en 1969 contre 17 % en 1963. L'URSS vient en première place pour les travaux d'électrification : le nombre total de kilomètres électrifiés y est monté de 20 400 en 1963 à 32 400 en 1969. Ainsi, plusieurs parcours ont été totalement électrifiés, notamment les lignes reliant Moscou à Rostov, Moscou à Kiev et Kiev à Chop, point de jonction des réseaux soviétique, tchèque et hongrois. L'exécution d'un programme d'électrification de grande envergure, intéressant en particulier des tronçons importants de la grande ligne transibérienne a commencé en Asie. Des progrès très importants ont été réalisés en République fédérale d'Allemagne où les travaux ont porté sur quelque 3 000 km de lignes pendant la période considérée, ce qui a fait passer la longueur totale des lignes électrifiées à 8 173 km à la fin de 1969. L'électrification de plusieurs grandes lignes a été terminée, y compris la ligne Nord-Sud allant de Hambourg à Hanovre et Francfort ainsi que les lignes reliant la région industrielle de la Ruhr à Hanovre et à Brême et Hambourg. La traction électrique a également été installée entre Cologne et les frontières belge et hollandaise, en particulier. Dans les autres pays les réalisations n'ont pas été aussi considérables mais on a électrifié des lignes très importantes, sauf en Suisse, par exemple, où tout le réseau est électrifié depuis un certain nombre d'années et en Suède où toutes les lignes assez fréquentées le sont depuis quelque temps. Les travaux achevés pendant cette période comprennent l'électrification de la ligne reliant Vienne à Graz en Autriche, la section Le Mans-Rennes de la grande ligne reliant Paris à la Bretagne et la grande ligne reliant Paris au Havre ainsi que la ligne côtière de Marseille à Vintimille, à la frontière avec l'Italie. En Hongrie, la ligne reliant Budapest à la frontière de l'URSS près de Chop a été terminée en 1967 et en Espagne les parcours Madrid-Irun (frontière franco-espagnole) et Madrid-Cordoue ont été entièrement électrifiés, avec des systèmes différents toutefois. Pendant la même période, la traction électrique a été installée au Royaume-Uni, sur la grande ligne reliant Londres à Liverpool et Manchester ainsi qu'entre Londres et Bournemouth.

Bien que la longueur électrifiée ait peu changé en Italie, beaucoup de travaux d'électrification ont été faits dans ce pays entre 1963 et 1969. En particulier, on a remplacé l'alimentation en courant triphasé qui datait du début du siècle par le nouveau système italien (3 000 volts CC) qui est aussi l'un des systèmes européens. L'ancien matériel sera enlevé sans être remplacé par le nouveau sur certaines lignes où le trafic n'est pas suffisamment dense pour justifier le maintien de la traction électrique.

Il continue d'y avoir quatre systèmes d'électrification en Europe, à savoir le système 3 000 volts CC qui est le plus important, en nombre de kilomètres équipés (environ 42 000 à la fin de 1969), le système 1 500 volts CC (plus de 21 000 kilomètres) et deux autres grands systèmes utilisant le courant monophasé, le système 15 000 volts à fréquence de 16 $\frac{2}{3}$ cycles et le système 25 000 volts à fréquence industrielle de 50 cycles qui s'est répandu depuis la guerre. Ce dernier est le plus couramment employé à l'heure actuelle pour les travaux d'électrification, même dans certains pays qui ont déjà des lignes équipées en 3 000 volts CC. Ces pays sont la Tchécoslovaquie, l'URSS et la Yougoslavie. En France, où le réseau 1 500 volts CC est très vaste, on a utilisé le plus souvent le courant monophasé pour les nouvelles extensions sauf lorsqu'il s'agit de lignes formant partie intégrante du système 1 500 volts; c'est le cas par exemple de la ligne en cours d'électrification entre Bourg et Dijon qui doit décharger la grande ligne Lyon-Macon-Dijon, très encombrée.

Outre l'électrification, les changements apportés au réseau ferroviaire comprennent l'amélioration des voies par la pose de rails plus lourds pouvant supporter des charges supérieures et l'amélioration des tracés pour augmenter la vitesse. Pendant la période considérée divers tronçons ont été améliorés de façon à porter la vitesse maximale à 150-160 km/h, notamment en République fédérale d'Allemagne, en France, en Italie et au Royaume-Uni. On prévoit même des vitesses supérieures dans certains cas; ainsi, quelques tronçons du réseau allemand et français sont équipés pour des vitesses de 200 km/h et des vitesses maximales encore plus grandes sont envisagées.

Routes

Le tableau 11 contient les renseignements les plus récents sur la longueur des réseaux routiers. Les chiffres portent sur une seule année, ceux d'une période plus longue n'étant pas, pour diverses raisons, rigoureusement comparables. L'augmentation du nombre de kilomètres de routes ouvertes au trafic ne signifie pas nécessairement amélioration; il se peut qu'elle résulte surtout d'une classification nouvelle ou du fait que des routes qui existaient déjà ont été mises en service. Beaucoup plus importante est l'amélioration de la qualité des routes par un meilleur revêtement ou par la modification du tracé, de la pente, etc. Faute de données très détaillées, il n'est pas possible d'indiquer ces changements à l'aide de statistiques. Cependant, une comparaison plus exacte est possible en ce qui concerne les autoroutes. Celles dont il est question dans les statistiques répondent en général à la définition donnée à la rubrique 69 de l'annexe 1 au présent document. En outre, la plupart des autoroutes satisfont à une autre condition, fixée dans la Convention sur la circulation routière, adoptée par la Conférence des Nations Unies à Vienne en 1968, à savoir qu'une autoroute "sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens"(6). Parmi les pays où la totalité du réseau autoroutier ne répond pas à cette condition, il faut citer la Norvège qui possède 40 km d'autoroutes à voie unique, la Pologne où il existe 207 km d'autoroutes de ce type et la Suède qui en a 149 km. Le développement des autoroutes en Europe est peut-être ce qui caractérise avant tout le progrès accompli sur ce continent depuis 1963 en matière de réseaux routiers. Les statistiques étant comparables entre 1963 et 1969, on a indiqué ci-après la longueur des autoroutes ouvertes à la circulation au cours de ces deux années.

Longueur des autoroutes ouvertes à la circulation

	1963	1969 ou année la plus récente
	km	km
Autriche	288	425
Belgique	217	391
Danemark	81	103
Espagne	-	143
Finlande	18	102
France	348	1 303
Grèce	-	65
Hongrie	37	115
Italie	1 419	3 496
Norvège	5	67
Pays-Bas	506	927
Pologne	139	346
Portugal	48	75
République fédérale d'Allemagne	3 077	3 967
Royaume-Uni	471	1 069
Suède	176	525
Suisse	78	301
Total des pays ci-dessus	6 908	13 420

Les seuls pays d'Europe à posséder une sorte de réseau d'autoroutes couvrent une grande partie de leur territoire sont l'Italie, les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne. Les quelque 900 km d'autoroutes qui ont été ouverts à la circulation en République fédérale d'Allemagne au cours des six dernières années comprennent un certain nombre de sections relativement courtes dont l'achèvement a eu pour effet de

(6) Conférence des Nations Unies sur la circulation routière, Acte final et documents connexes (E/Conf.56/16/Rev.1, 17/Rev.1, 19) page 12, publication des Nations Unies, No de vente F.69.VIII.1.

créer de longs tronçons permettant de circuler sur autoroute dans diverses directions à travers tout le pays. L'Italie a fait, dans la construction d'autoroutes, un effort relativement plus considérable qui a eu à peu près les mêmes effets. L'Autostrada del Sole qui relie Milan à Rome et à Naples a été terminée en 1964 et sa prolongation vers le détroit de Messine est en majeure partie réalisée. Pendant la période considérée, on a terminé la construction d'une autoroute allant de Bologne, où elle rejoint l'Autostrada del Sole, à la côte Adriatique. Une autre autoroute a été ouverte en 1969 de Naples à Bari et la même année on a achevé l'autoroute Turin-Plaisance. Pendant la même période, l'autoroute partant de Turin en direction du nord a été amenée jusqu'à quelques kilomètres d'Aoste, où elle rejoint la route conduisant directement aux tunnels du Mont-Blanc et du Grand St-Bernard.

En Autriche, l'autoroute de Vienne à Salzbourg a été terminée en 1967 et on a commencé la construction de celle qui franchira le col du Brenner pour rejoindre une autoroute actuellement en voie de réalisation en Italie. En France, la liaison Paris-Lille a été terminée et mise en service en 1967 et à la fin de 1969 l'autoroute Paris-Marseille via Lyon était en majeure partie réalisée.

Si le développement des autoroutes dans de nombreux pays est le trait marquant de cette période, en ce qui concerne les réseaux routiers, il faut néanmoins mentionner d'autres ouvrages. Plusieurs grands tunnels routiers ont été ouverts à la circulation, notamment trois tunnels transalpins : celui du Grand St-Bernard, ouvert en mars 1964, celui du Mont-Blanc, ouvert en août 1965, et celui de St-Bernardino, qui fait communiquer le nord-est de la Suisse avec le Tessin et l'Italie, et qui a été ouvert en 1967. Il faut citer enfin le tunnel Coen sous le canal de la Mer du Nord à Amsterdam, ainsi que le tunnel Kennedy, sous l'Escaut, qui a été ouvert à la circulation routière à Anvers en mai 1969 et à la circulation ferroviaire en février 1970.

Pendant la période considérée, plusieurs ponts importants ont été également achevés. Il faut citer notamment le pont sur l'Escaut oriental, long de 5 km, qui a été mis en service en 1965; il raccourcit de 30 km la distance entre Rotterdam et Flushing. Au Portugal, un pont sur le Tage a été terminé à Lisbonne en 1966; il a été tout d'abord ouvert à la circulation routière seulement, mais il est conçu de manière à permettre ultérieurement la circulation ferroviaire.

Le seul changement important qui apparaît dans les statistiques du réseau routier européen est l'inclusion de certaines routes supplémentaires, en particulier en Europe orientale, par suite de l'adhésion de certains pays de cette dernière région à la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève. Le texte est actuellement en revision et il est à prévoir qu'il comportera certaines modifications concernant les normes de la construction routière ainsi que les routes figurant dans la liste des grandes artères de trafic international.

D'autres améliorations ont été apportées au réseau routier au cours de cette période et l'on a construit non seulement des autoroutes, mais diverses routes d'un autre type. D'autres artères que les autoroutes comportent aussi une double chaussée et il en a été construit sur une longueur considérable au Royaume-Uni; c'est ainsi que plus de 1 700 km d'artères principales à double chaussée, utilisables à toutes fins, étaient en service en mars 1970. Il semblerait, d'après le tableau 12 qui contient des renseignements sur les dépenses de voirie routière que beaucoup de pays se préoccupent de plus en plus d'améliorer et de construire des routes. Toutefois, les données dont on dispose ne sont pas suffisamment complètes pour que l'on puisse tirer des conclusions définitives des chiffres contenus dans ce tableau; en outre ils n'ont pas été ajustés pour tenir compte des hausses de prix.

Voies navigables intérieures

On trouvera au tableau 17 les données les plus récentes sur la longueur des réseaux de voies navigables. Les changements étant d'ordinaire très peu sensibles d'une année à l'autre, les chiffres de ce tableau ne concernent que la dernière année mais, afin de donner une idée de l'évolution de 1963 à 1969, on a ajouté un bref tableau indiquant la longueur totale des voies navigables intérieures ainsi que la longueur de celles qui ont été utilisées régulièrement pour le transport pendant les deux années considérées.

Longueur des voies navigables intérieures en 1963 et 1969

Pays	1963			1969		
	Total	Longueur régulièrement utilisée pour le transport		Total	Longueur régulièrement utilisée pour le transport	
		Total	dont par bateaux d'une capacité de charge de 1 000 tonnes et plus		Total	dont par bateaux d'une capacité de charge de 1 000 tonnes et plus
	km					
Autriche	358	358	351	358	358	351
Belgique	2 043	1 598	463	1 970 (a)	1 533 (b)	573
Bulgarie	471	471 (c)	...	471	471	...
Finlande	6 645 (c)	6 645 (c)	...	6 674	6 674	563
France	10 350 (d)	7 658 (d)	1 109	8 623	7 256	1 685
Hongrie	1 556 (d)	1 277 (d)	...	1 688 (e)	1 277 (e)	... (e)
Italie	2 655	2 655	162	2 399	2 399	162
Luxembourg	-	-	-	36	36	36
Pays-Bas	6 411	6 411	2 263	5 707	5 707	2 434
Pologne	3 755 (d)	3 432 (d)	150	3 755	3 432	150
République démocratique allemande	2 519 (d)	2 519 (d)	-	2 519	2 519	-
République fédérale d'Allemagne	5 855	4 489	2 616	5 938	4 416	2 830
Roumanie	1 465	1 465	...	1 713	1 115	1 075
Royaume-Uni	1 735	1 460	16	1 148	603	-
Suède	736	642	98	736	642	98
Suisse	21	21 (a)	21	21	21	21
Tchécoslovaquie	445 (a)	445 (a)	...	483	483	...
URSS	140 700	... (d)	...	144 800	...	...
Yougoslavie	2 001 (d)	2 001 (d)	588	2 001	2 001	1 186
Total sans l'URSS	49 021	43 547	...	46 240	40 943	...

(a) 1959
(b) 1968
(c) 1960
(d) 1964
(e) 1966

Si l'on ne compte pas l'URSS dont l'immense réseau de voies navigables représente à peu près trois fois la longueur de ceux de tous les autres pays d'Europe réunis, on constate, pour l'ensemble de ces derniers pays, que la longueur totale des voies navigables a diminué de près de 6 % par rapport à 1963 et que leur utilisation régulière a régressé dans la même proportion Cela ne signifie pas que les voies navigables intérieures ont perdu de leur importance pour le transport. En fait, comme ce fut le cas pour les chemins de fer pendant la même période, des sections peu utilisées ont été fermées lorsque la circulation n'était pas suffisante pour justifier les dépenses d'entretien. Il en a été ainsi notamment en France, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. Dans ce dernier pays une grande partie des voies navigables qui ont été fermées à la navigation commerciale servent à présent à des fins récréatives.

Cependant certains travaux de construction ou d'amélioration ont été entrepris pendant la période considérée. Ainsi en URSS la longueur des voies navigables équipées pour la navigation continue jour et nuit est passée de 71 800 km en 1963 à 79 300 km en 1968. Dans de nombreux pays les travaux d'élargissement et d'approfondissement des voies navigables pour permettre le passage de bâtiments de plus gros tonnage ont beaucoup progressé, ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessus. On constate une augmentation notable de la longueur des voies qui permettent la circulation de bâtiments jaugeant 1 000 tonnes ou davantage, ce qui signifie, d'une façon générale, que ces voies peuvent être empruntées par des péniches de type standard "européen", jaugeant 1 350 tonnes, On a entrepris d'autres travaux d'aménagements, pour tenir compte de la plus grande rapidité de la circulation qui résulte du remplacement de plus en plus répandu des péniches par des bateaux automoteurs. En outre, divers travaux ont été effectués pour répondre aux besoins de la navigation par poussage, technique qui s'est développée rapidement dans de nombreux pays d'Europe pendant la période de 1963 à 1969.

Sur les voies navigables intérieures comme sur les réseaux ferroviaires et routiers, le trafic lourd emprunte un nombre relativement restreint de voies. Ainsi en République fédérale d'Allemagne, ce trafic se fait en grande partie sur le Rhin. L'effet de cette concentration sur une section relativement limitée du réseau est illustré par les statistiques du tableau ci-après qui indique la longueur de voies navigables dans certains pays, classées selon la densité du trafic; les sections de la République fédérale d'Allemagne et des Pays-Bas où cette densité est très élevée, au moins 25 millions de tonnes-kilomètres par kilomètre de voies navigables et par an, concernent le Rhin et, aussi, au Pays-Bas, certaines voies navigables connexes.

Longueur des voies navigables régulièrement utilisées, classées selon la densité du trafic, exprimée en milliers de tonnes-km par km de voies navigables - 1969

Pays	< 100	100- < 500	500- < 1 000	1 000- < 5 000	5 000- < 10 000	10 000- < 25 000	25 000- < 50 000	50 000 et plus	Total
Autriche	-	7	-	351	-	-	-	-	358
Belgique	143	263	101	598	208	220	-	-	1 533
France	1 401	1 859	1 218	2 280	480	292	-	-	7 526
Pays-Bas(a)	2 342	710	407	746	286	391	200	147	5 229
Pologne(b)	2 371	542	44	798	-	-	-	-	3 755
République fédérale d'Allemagne	612	513	38	1 351	909	485	173	334	4 415
Suisse	-	11	-	10	-	-	-	-	21
Yougoslavie	611	324	205	235	519	69	-	-	1 963

(a) A l'exclusion des routes de navigation sur l'Ysselmeer, etc.
(b) Toutes les voies navigables intérieures, régulièrement utilisées ou non.

Parmi les principaux travaux entrepris pendant la période 1963-1969 pour améliorer et développer les voies navigables dans divers pays, il convient de mentionner la canalisation en 1964 de la Moselle depuis son confluent avec le Rhin à Coblence jusqu'à Thionville, entreprise par une administration spéciale comprenant des représentants de la République fédérale d'Allemagne, de la France et du Luxembourg. Cette voie navigable peut recevoir aujourd'hui des péniches du type standard "européen" jaugeant 1 350 tonnes. La même année l'URSS a ouvert le canal Volga-Baltique, long de 361 km, qui peut livrer passage à des bateaux jaugeant jusqu'à 5 000 tonnes. En 1966 le Canal du Nord a été mis en service; il relie les charbonnages du Nord de la France à Paris et offre à de plus gros bateaux une voie beaucoup plus directe que celle qu'ils pouvaient emprunter jusqu'alors. Environ deux ans plus tard un autre canal a été ouvert dans le Nord de la France, entre Dunkerque et Denain, à des bateaux de fort tonnage; un ascenseur à bateaux qui remplace 17 écluses a été achevé à Arzviller sur le canal de la Marne au Rhin, dans l'Est de la France. En République fédérale d'Allemagne la canalisation du Neckar a été achevée, la dernière session allant jusqu'à Plochingen. Les travaux ont progressé régulièrement sur la liaison entre le Rhin et le Main, d'une part, et le Danube, d'autre part. A la fin de 1969 la canalisation du Main était achevée jusqu'à Bamberg et une section de 32 km de canal terminée entre Bamberg et Hausen par la Rhein-Main-Donau AG qui assumait la responsabilité de la construction avant de remettre l'exploitation des ouvrages au Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne. Depuis lors cette société concentre ses efforts sur le secteur suivant qui aboutit à Nuremberg.

Sur le Rhin les travaux de canalisation entre la frontière suisse et Strasbourg avaient pratiquement été achevés pendant cette période, le secteur final près de Strasbourg étant ouvert à la circulation en 1970. Entre-temps un accord a été conclu entre le Gouvernement français et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne au sujet de travaux d'amélioration sur le Rhin entre Strasbourg et la frontière franco-allemande à Lauterbourg; l'accord prévoit la construction de deux écluses et d'installations hydro-électriques connexes. On a poursuivi également les travaux en vue d'approfondir de 40 cm le chenal navigable du Rhin entre la frontière française et St Goar, le secteur compris entre Oberwesel et St. Goar ayant été terminé à la fin de 1969.

Sur le Danube, des progrès considérables ont été réalisés dans les travaux entrepris conjointement par la Roumanie et la Yougoslavie en vue d'améliorer cette voie à travers les Portes de fer et d'éliminer le goulot d'étranglement que provoquaient dans ce secteur les conditions difficiles de la navigation. Les plans prévoyaient la construction d'une écluse sur chaque rive; à la fin de 1969 celle qui a été installée sur la rive roumaine était en partie terminée de sorte qu'elle a pu être mise en service temporairement. L'écluse construite sur la rive yougoslave doit être ouverte à la circulation sous sa forme définitive au cours de 1970; l'écluse de la rive roumaine sera alors fermée pour permettre d'en parfaire l'installation. Il va de soi que les travaux effectués aux Portes de fer ont entravé la navigation qui a dû être interrompue pendant dix jours en 1969.

Oléoducs

Les oléoducs qui transportent le pétrole brut et les produits pétroliers sont le mode de transport intérieur le plus récent en Europe. En Roumanie et en URSS seulement les oléoducs sont utilisés depuis très longtemps mais même dans ces pays ils ont été sensiblement développés au cours de la période 1963-1969. A la rubrique 1 du tableau 29 est indiquée la longueur des oléoducs en service dans divers pays, non compris dans la plupart des cas ceux dont la longueur totale est inférieure à 50 km. Une grande partie du réseau européen actuel a été achevée depuis 1963. A la fin de 1963, les principaux oléoducs en service en Europe occidentale étaient les suivants : l'oléoduc dit "d'Europe méridionale" qui va de Lavera, près de Marseille, à Strasbourg avec prolongation jusqu'à Karlsruhe, en République fédérale d'Allemagne, d'une longueur de 750 km; divers oléoducs partant d'Italie, notamment celui qui va de Gênes à Collombey, en Suisse, en passant par Ferreira et par le tunnel du Grand Saint-Bernard; l'oléoduc de Gênes à Crémone et de Porto Marghera (Venise) à Mantone. Tous ont été mis en service en 1963. Parmi ceux qui fonctionnaient déjà en Europe occidentale au début de 1963, il faut citer celui qui va de Rotterdam à Cologne et qui a été prolongé en 1963 jusqu'à Francfort et celui qui va de Wilhelmshafen à Recklinghausen, en République fédérale d'Allemagne. Tous ces oléoducs servaient au transport du pétrole brut. Quelques autres transportaient les produits raffinés, en particulier l'oléoduc français allant du Havre à Paris et cinq oléoducs au Royaume-Uni. Cependant, ensemble tous les oléoducs d'Europe occidentale sont bien loin d'égaler en longueur ceux de l'URSS qui totalisent près de 24 000 km.

Depuis 1963, la longueur des oléoducs en service en URSS a augmenté d'environ 50 %; cette extension sert en grande partie pour les besoins purement nationaux. Cependant, parmi les nouveaux oléoducs construits dans ce pays, il en est un qui transporte vers l'Ouest le pétrole destiné à approvisionner la Hongrie, la Pologne, la République démocratique allemande et la Tchécoslovaquie. Cet oléoduc et ses ramifications compte pour une grande part dans le kilométrage indiqué pour ces pays au Tableau 29.

En Europe occidentale il faut citer en particulier, parmi les principales additions au réseau d'oléoducs depuis 1963, l'oléoduc d'Europe centrale qui va de Gênes à Ingolstadt, en République fédérale d'Allemagne, en passant par Ferreira, par le col de Splügen, en Suisse orientale, et par Lindau. Il a été achevé en 1966 et mis en service complètement l'année suivante. En 1966, l'oléoduc d'Europe méridionale a été relié à une raffinerie suisse, à Cressier, par une ramification partant de Besançon, en France. En 1967 un pipeline a été ouvert entre Strasbourg et Saarbrücken. Un autre a été mis en service en 1968 au Royaume-Uni, entre la Tamise et Merseyside.

Les chiffres du tableau 29 ne font pas complètement voir le développement des oléoducs car non seulement de nouveaux pipelines ont été mis en service mais la capacité de ceux qui existaient déjà a été accrue soit que l'on ait installé un système de pompage plus puissant, soit que l'on ait remplacé les anciennes canalisations par des oléoducs de grand diamètre. Ainsi, au Royaume-Uni, le pipeline qui va de Finnart, sur la côte occidentale de l'Ecosse, à Grangemouth sur la côte orientale et dont le diamètre n'était primitivement que de 30 cm (12 pouces) a été remplacé en 1969 par un pipeline de 50 cm (20 pouces) de diamètre.

EQUIPMENT MOBILE

Chemins de fer

Les chiffres du tableau 7 montrent que, sauf dans très peu de pays, le remplacement de la traction à vapeur par la traction diesel ou la traction électrique était à peu près achevé en 1969. La vapeur a cessé d'être employée pour la traction dans les chemins de fer de Belgique, d'Irlande, du Luxembourg, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la Suisse. Au Danemark, en Norvège et en Suède, la traction à vapeur représente moins de 10 % de la puissance totale en cv. A en juger d'après les chiffres dont on dispose la vapeur représentait à la fin de 1959 50 % ou plus de la puissance totale dans deux grands réseaux de chemins de fer seulement : en Grèce et en Turquie. Les autres pays où la traction à vapeur représente toujours une forte proportion de la puissance totale utilisée sont l'Espagne, la Finlande, le Portugal, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie et peut-être aussi un ou deux autres pays d'Europe orientale, la Hongrie et la Pologne, pour lesquels on ne possédait pas de données pour le tableau 7.

Du fait que l'on disposait d'un plus grand nombre de machines à traction diesel et à traction électrique la mise hors service des locomotives à vapeur a été presque toujours suivie d'une réduction de la puissance totale en cv. C'est ainsi qu'en France, comme l'indique le tableau 7, la puissance totale en cv est tombée de 14 349 000 en 1963 à 12 550 000 en 1969 (soit de 12,5 %). En Italie elle a régressé de 8 089 000 en 1963 à 6 878 000 en 1969, non seulement par suite de la mise au rebut d'un grand nombre de locomotives à vapeur, mais aussi en raison du remplacement de l'alimentation en courant triphasé sur un certain nombre de lignes par le courant italien standard de 3 000 volts CC. Malgré une certaine progression de l'électrification en Italie, le nombre des locomotives électriques est tombé, pendant la période, de 1 812 à 1 776 et la puissance correspondante en cv de 5 318 000 à 5 020 000. En Espagne, bien que l'on n'ait commencé que tout récemment à remplacer, à une grande échelle, la traction à vapeur par la traction diesel et la traction électrique, la puissance totale en cv est descendue de 6 077 000 en 1963 à 3 906 000 en 1969 (soit de 35 %).

La section du tableau 7 indiquant les nouvelles unités mises en service pendant les années considérées ne fait pas apparaître une tendance très nette. Les chiffres concernant la traction électrique et la traction diesel montrent des variations très importantes; dans certains cas un assez grand nombre d'unités ont été mises en service, ainsi qu'il arrive lorsqu'une nouvelle forme de traction est introduite sur un parcours

considérable et dans d'autres cas, le nombre des nouvelles unités est très peu élevé parce que, la traction électrique et la traction diesel n'ayant été adoptées qu'à une date relativement récente dans la plupart des systèmes, il n'a fallu remplacer qu'une faible partie du matériel existant et parfois même ce remplacement n'a pas été nécessaire. Ce n'est qu'en Italie et en Suisse et, dans une certaine mesure, en Autriche, en République fédérale d'Allemagne et en Suède que les locomotives électriques ont été exploitées jusqu'à la fin de leur durée normale de service et ont dû, par conséquent, être remplacées; en Suisse, il a fallu surseoir à la mise à la réforme des locomotives électriques parce qu'il fallait utiliser toute la puissance disponible pour faire face à l'accroissement du trafic.

Dans la plupart des réseaux pour lesquels des données figurent au tableau 7 le nombre de voitures à voyageurs a subi une réduction générale. Les seuls pays faisant exception sont l'Autriche, l'Italie, la Suisse et la Turquie où le nombre total de véhicules a légèrement augmenté de 1963 à 1969. L'accroissement indiqué, en ce qui concerne la Grèce et le Portugal, pour les années 1968 et 1969 provient de ce que diverses compagnies de chemin de fer appartenant à des particuliers ne figuraient pas dans les statistiques de 1963. Comme les nouvelles voitures à voyageurs sont généralement de plus grande capacité que celles qu'elles ont remplacées, le nombre des places assises a relativement peu varié; en fait, il a généralement augmenté dans plusieurs pays en dépit d'une régression du nombre total des véhicules. Le seul pays où l'on constate de 1963 à 1969 une diminution réellement importante à la fois du nombre des véhicules et de celui des places assises est le Royaume-Uni où l'on avait commencé il y a quelques années à supprimer le matériel roulant qui était en excédent ou que l'on conservait uniquement le trafic de pointe occasionnel et où cette politique persiste pendant la période considérée; en outre, dans ce pays, la fermeture d'un grand nombre de lignes au trafic des voyageurs a eu pour effet de réduire la demande totale de voitures à voyageurs. Ce qui n'apparaît pas dans les statistiques, c'est l'amélioration de la qualité de ces voitures sur tous les réseaux. L'augmentation à peu près générale de la vitesse des trains de voyageurs a entraîné un certain nombre de modifications dans la conception des véhicules et dans certains cas on a offert aux utilisateurs de nouveaux éléments de confort tels que l'air conditionné et de meilleurs services de restauration. D'autre part, on a amélioré les conditions des voyages de nuit en augmentant fortement le nombre des voitures-couchettes et en utilisant des wagons-lits comprenant un plus grand nombre de compartiments à un seul lit.

Dans la plupart des pays, le nombre total des wagons de marchandises a diminué, mais la capacité de charge globale a quelque peu augmenté sauf en Belgique, en Espagne, en Irlande, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et en Yougoslavie. La tendance à une spécialisation dans l'emploi des wagons, qui se manifestait depuis quelques années, s'est maintenue pendant cette période. Elle se traduit par une augmentation du nombre total et de la capacité globale des wagons spéciaux, dans presque tous les réseaux de chemins de fer. Cette tendance s'est accompagnée souvent d'une augmentation du nombre et de la capacité des wagons, généralement d'un modèle spécial, appartenant à des particuliers : wagons de très grande capacité, wagons pour le transport de certains types de marchandises en vrac, équipés de façon à pouvoir être chargés et déchargés rapidement et divers types de wagons isothermes et réfrigérants. Plus récemment, on a adopté un type spécial de wagons plats pour le transport des véhicules routiers et des grands containers dont l'emploi se répand rapidement. Ainsi en France 200 wagons à boggies pouvant recevoir des containers d'une longueur totale de 18,4 m ont été mis en service en 1969 et une deuxième série de wagons de ce même type doit suivre en 1970. Les wagons de la première série ne comportaient pas d'amortisseurs, car ils devaient faire partie de trains transportant exclusivement des containers; les nouveaux wagons seront munis d'amortisseurs spéciaux afin de pouvoir, en cas de nécessité, être utilisés isolément. Les British Railways ont mis en exploitation un grand nombre de wagons plats à boggies pour les services "freightliner"; ils sont destinés à transporter deux containers de 6 m (20 pieds) ou un container de 12 m (40 pieds).

Transports routiers

Les statistiques de véhicules routiers figurent aux tableaux 13 et 14. Le premier donne le nombre de véhicules des divers pays et le second des détails sur les nouveaux véhicules immatriculés au cours de l'année.

La rubrique 1 du tableau 13 concerne les cycles à moteur auxiliaire dits "cyclomoteurs". Les données ne sont pas très complètes, mais il semble qu'en général le nombre des cyclomoteurs en service au cours de la période 1963 à 1969 ait peu changé. Dans la République fédérale d'Allemagne seulement le nombre en a beaucoup diminué. En Belgique et en Norvège il a un peu reculé de 1963 à 1968, mais il a légèrement progressé en 1969. Dans d'autres pays l'augmentation a été modérée, sauf en Italie et en Suisse où elle a été très sensible; dans ce dernier pays la forte augmentation vient peut-être de ce que les conditions d'octroi des licences ont été assouplies. Il est assez évident que le rapport entre le nombre des véhicules et celui des habitants, ou entre le nombre des véhicules et le PNB par habitant, ne varie pas dans la même proportion pour les cyclomoteurs et pour les voitures privées et que les cyclomoteurs ne sont pas considérés comme remplaçant un motocycle ou une voiture privée.

En ce qui concerne les motocycles, la situation est très différente. Leur nombre a généralement diminué, souvent de beaucoup, dans tous les pays sauf dans ceux où le nombre des voitures privées était assez faible par rapport au chiffre de la population. En fait, le nombre des motocycles ne s'est accru que là où l'on comptait en 1969 moins de 100 voitures privées pour 1 000 habitants. Il s'agit des pays suivants : Chypre, Espagne, Grèce, Hongrie, Pologne, Portugal, République démocratique allemande, Tchécoslovaquie, Turquie et Yougoslavie. Faute de données, il est difficile de rapporter le nombre des motocycles au chiffre de la population et au PNB par habitant. Cependant il semble que le nombre des motocycles ne continue d'augmenter que dans les pays où le PNB par habitant est peu élevé; c'est certainement le cas de l'Espagne, de la Grèce, du Portugal et de la Turquie, où, comme il ressort du tableau 2, le PNB par habitant est

relativement très faible. Aux Etats-Unis la situation est exceptionnelle. Jusqu'en 1960 environ le nombre des motocycles était extrêmement peu élevé par rapport à la superficie du pays et au chiffre de la population; à cette époque il a commencé d'augmenter et il a plus que doublé pendant la période de cinq ans de 1963 à 1968, bien que les Etats-Unis soient de tous les pays du monde celui qui compte le plus grand nombre de voitures privées par rapport au chiffre de la population et que le PNB par habitant y soit le plus élevé.

Pendant la période considérée, le nombre des voitures privées a été en hausse constante dans tous les pays pour lesquels des chiffres sont donnés au tableau 13. Le développement considérable des transports privés a eu forcément quelques répercussions sur les transports publics, ce qui se traduit par un ralentissement de l'augmentation du nombre des autobus dans presque tous les pays. Au Royaume-Uni ce nombre était en très légère régression en 1969 par rapport à 1963. Il est possible que l'augmentation du nombre des autobus qui apparaît ailleurs ne rende pas bien compte de l'importance plus grande de ces transports car il semble, d'après les données assez fragmentaires disponibles que la capacité moyenne de ces véhicules ait augmenté plus rapidement que leur nombre; c'est ce que montrent, pour quelques pays, les chiffres relatifs aux autobus classés d'après le nombre de places assises et les chiffres indiquant le nombre des places assises.

Il est difficile de tirer d'autres conclusions des chiffres du tableau 14 sur les nouveaux véhicules mis en service, la couverture étant loin d'être complète. Il ne s'en dégage pas de tendance bien nette. La diminution du nombre des nouveaux motocycles pour lesquels des licences ont été accordées a été assez général; on pouvait s'y attendre, l'emploi de ces véhicules étant partout devenu moins répandu; cependant le nombre des nouveaux motocycles pour lesquels des licences ont été délivrées en 1969 a été dans plusieurs pays légèrement plus élevé qu'en 1968. Le nombre des nouvelles voitures privées pour lesquelles des licences ont été délivrées a été le plus souvent un peu plus élevé vers la fin de la période considérée qu'en 1963. Pour que le nombre total des voitures privées augmente, il faudrait évidemment une légère progression du nombre des véhicules nouveaux aux fins de remplacement; il semblerait d'après le tableau 14, que l'augmentation du nombre des voitures privées s'accélère. Le nombre des nouvelles voitures privées mises en service au cours d'une année donnée est soumis à l'action de divers facteurs occasionnels. C'est ainsi que les modifications des règlements concernant la location-vente peuvent faire diminuer le nombre des achats, et il est fort possible que ce soit là une des raisons de la diminution du nombre des nouvelles voitures privées pour lesquelles des licences ont été accordées au Royaume-Uni en 1969 par rapport à 1968. D'autre part, la Suisse indique qu'une des raisons de l'augmentation du nombre des nouveaux véhicules pour lesquels une licence a été délivrée dans ce pays en 1969 est l'achat anticipé de voitures importées de la République fédérale d'Allemagne, en prévision d'une réévaluation de la deutsche mark.

Le nombre des véhicules routiers automobiles pour le transport des marchandises a augmenté pendant la période de 1963 à 1969 dans tous les pays, sauf l'Islande où le parc de véhicules, déjà très petit, a diminué d'environ 12 %. Dans les autres pays, le taux d'augmentation a été très variable : très faible en Irlande et au Royaume-Uni, il a dépassé 50 % en Pologne (+ 53 %), en Yougoslavie (+ 60 %), aux Pays-Bas (+ 62 %), en Grèce (+ 79 %), en Suisse (+ 89 %) et enfin en Espagne où il a atteint 164 %. Il est probable que le parc des véhicules s'est accru très sensiblement dans quelques autres pays pour lesquels aucun chiffre n'est donné au tableau 13. En Espagne l'accroissement très substantiel du parc des véhicules pour le transport des marchandises est lié à l'amélioration du réseau routier et à la croissance de l'activité économique : en 1969 l'indice de la production industrielle atteignait 186 (le troisième en Europe) et l'indice du PNB était de 144 l'année de base, ces deux indices étant 1963. Il est probable qu'en Espagne l'accroissement de la charge utile du parc de véhicules routiers automobiles pour le transport des marchandises a été plus important encore que la progression du nombre des véhicules, le nombre des véhicules appartenant aux catégories qui ont la plus forte charge utile ayant augmenté plus que la moyenne. Dans la plupart des pays l'évolution est caractérisée par l'accroissement du nombre des véhicules gros porteurs. Il y a eu conjointement augmentation du nombre des véhicules de moindre charge utile et peu de changement, parfois même une diminution, dans le cas des véhicules de capacité intermédiaire (trois à sept tonnes). Tel est le cas notamment au Royaume-Uni où le nombre des véhicules de dix tonnes et plus est passé de 51 300 à 171 000 en 1969. Le nombre des véhicules de 3 à 5 tonnes est tombé de 160 600 en 1963 à 78 000 en 1969; celui des véhicules de 5 à 10 tonnes a progressé jusqu'en 1968, puis il a un peu reculé; le fait qu'en 1969 le taux de mise à la réforme a été plus élevé est attribué aux vérifications de l'état des véhicules destinés au transport des marchandises que le gouvernement a prévues.

On ne possède que très peu de renseignements indiquant si les véhicules routiers font des transports pour compte d'autrui ou pour compte propre, mais il semble que le nombre de ceux de la première catégorie n'ait pas progressé aussi rapidement que le nombre de ceux de la deuxième. C'est ce que montre la comparaison des totaux indiqués de la rubrique 27 du tableau 13, qui concerne le nombre des véhicules exploités pour compte d'autrui, avec le nombre total des véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises de la rubrique 6 du même tableau. Cependant, étant donné que les véhicules les plus grands sont plus généralement employés aux transports pour compte d'autrui, il se peut que le taux d'augmentation de la charge utile n'ait pas été très différent pour cette catégorie, de celui qui a été enregistré par la totalité des véhicules.

Transports par voie navigable intérieure

Les données concernant les bateaux de navigation intérieure figurent aux tableaux 18, 19 et 20. Le tableau 18, qui contient des renseignements détaillés sur les bateaux en service, répartis par type et par portée en lourd, ne fait apparaître aucune tendance bien nette dans l'évolution qui a marqué la période 1963-1969. Dans l'ensemble, on constate une légère réduction de la capacité, mais il y a eu des différences substantielles selon les pays. Comme l'indiquent les chiffres de la rubrique 37 du tableau 18, le nombre des bateaux a diminué partout, sauf en Bulgarie, en Pologne et en Yougoslavie, où l'on note une légère augmentation, ainsi qu'aux Pays-Bas, où la situation est restée inchangée. Lorsqu'il y a eu augmentation de la capacité - elle était, proportionnellement, un peu plus forte que l'accroissement du nombre des bateaux et dans quelques pays - la capacité a augmenté malgré la diminution du nombre des bateaux. Cela vient de ce que la plupart des unités mises en service appartenait, comme l'indique le tableau 19, aux catégories de bateaux de grande capacité; d'autre part, les bateaux mis à la réforme appartenaient plutôt aux catégories de plus faible tonnage. C'est bien là la tendance générale à utiliser des bateaux de plus fort tonnage; en mettant à profit l'amélioration et l'élargissement de certaines des principales voies navigables européennes pendant la période 1963-1969. Cependant, il a fallu maintenir en service une assez forte proportion de bateaux de faible tonnage, à cause de la grande longueur des voies navigables de capacité limitée; c'est ainsi qu'en Italie, bien qu'un certain nombre de bateaux jaugeant 400 tonnes et plus, aient été mis en service de 1963 à 1968, on relève également un accroissement du nombre des unités de moins de 250 tonnes.

L'évolution des flottes de navigation intérieure a été marquée surtout au cours de cette période par le développement croissant des automoteurs au détriment des chalands ou péniches. C'est ce qui apparaît dans le diagramme I qui donne la proportion de la capacité des principales catégories de bateaux. Cette tendance se manifeste depuis plusieurs années et l'ancienne technique du remorquage des chalands et péniches perd rapidement du terrain; beaucoup de ceux qui sont maintenus en service sont à présent remorqués par des automotrices. Le diagramme indique aussi la répartition selon la puissance en cv des automotrices et des automoteurs-citernes d'une part, et des remorqueurs, de l'autre. On constatera que dans tous les cas où il existe des données pour les années 1963 et 1969 (parfois 1968), la puissance des remorqueurs était proportionnellement plus faible en 1969.

Il est probable que la diminution des flottes de remorqueurs aurait été plus forte encore s'il n'y avait eu, ces dernières années, un développement considérable de la technique du poussage, qui consiste à faire pousser une ou deux péniches par un automoteur au lieu de les remorquer. On réalise ainsi des économies considérables, grâce à une diminution des équipages et à une utilisation plus efficace de la puissance. Il est vrai que ce système ne peut être appliqué sur toutes les voies navigables; cependant, son emploi se généralise à mesure que les changements techniques nécessaires sont apportés aux principaux cours d'eau et canaux. Le diagramme indique la proportion des remorqueurs qui sont équipés pour le poussage. On constatera qu'en Pologne plus de la moitié de la puissance en cv employée au remorquage revient aux pousseurs. La partie du diagramme qui concerne la capacité de charge montre la proportion de la capacité des barges par rapport à la capacité totale des flottes, pour les divers pays. Les chiffres donnant le nombre des bateaux et leur capacité se trouvent aux rubriques 4 et 6 du tableau 18.

En dépit des efforts déployés pour moderniser les flottes, on constate que dans de nombreux pays les vieilles unités représentent encore une très forte proportion. Ainsi qu'il apparaît au tableau 20, cette constatation s'applique spécialement aux chalands et péniches; dans plusieurs pays, plus des trois quarts de ces unités ont plus de quarante ans. Les administrations compétentes se préoccupent activement de ce problème et accordent des subventions aux propriétaires pour les encourager à mettre au rebut les bateaux trop vieux.

Dans la République fédérale d'Allemagne, cette politique a permis de mettre à la réforme en 1969 trois fois plus d'unités qu'en 1968, mais le problème n'en reste pas moins relativement aigu.

Transports combinés

Le fait le plus saillant de la période 1963-1969, dans les transports combinés, a été la mise en service de grands containers[7] ou transcontainers, comme on les nomme parfois. Beaucoup mesurent 6 m (20 pieds) de long mais il en existe d'autres longueurs notamment des longueurs standard de 9 et 12 m (30 et 40 pieds). L'Organisation internationale de normalisation (ISO) a établi une série de normes concernant les principales caractéristiques et dimensions des containers et beaucoup ont été construits selon ces normes.

A la fin de 1969, plusieurs milliers de grands containers étaient en service, la plupart mesurant 6 m de long (20 pieds), mais on ne possède pas de statistiques complètes qui en indiquent le nombre exact. Ils sont repris au tableau 27, mais sont classés avec les containers moyens (voir définition 144, Annexe I). En outre, ce tableau ne donne pas tous les pays d'Europe où les containers sont très utilisés et, en plus, on a seulement compté les containers qui appartiennent aux administrations de chemins de fer ou sont agréés par

(7) Voir définition 143 a (Annexe I).

elles. Il est possible que beaucoup des grands containers utilisés pour le trafic entre l'Amérique du Nord et l'Europe, de même que ceux qui commencent à entrer en service entre l'Europe et l'Australie, ne soient pas compris dans le tableau. Les mouvements n'impliquent pas nécessairement un transport par rail en Europe, car les transports relativement courts peuvent se faire par la route.

Les augmentations que l'on relève au tableau 27 dans le nombre des containers grands et moyens[8], en particulier de 1968 à 1969, proviennent presque entièrement dans de nombreux cas de la mise en service de nouveaux grands containers. En Belgique, par exemple, sur un nombre total de 4 347 containers grands et et moyens utilisés en 1969, il y avait 1 986 grands containers. Le total de 6 061 containers indiqué pour le Royaume-Uni se rapporte uniquement aux grands containers utilisés dans ce pays pour les trains "freightliner". Si ces containers ont disparu du total de ceux qui appartiennent aux compagnies de chemin de fer, à la rubrique B, et en 1969 ont été inclus à la rubrique C, "containers appartenant à des particuliers, agréés par les administrations de chemin de fer", c'est du fait de la création par les British Railways d'un service qui est chargé de toutes les opérations terminales des trains "freightliner" et qui par conséquent s'occupe des containers. En France, la proportion relativement élevée des containers appartenant à des particuliers et agréés par les administrations des chemins de fer résulte d'une situation à peu près semblable : les chemins de fer français (SNCF) ont créé il y a quelques années une filiale, la Compagnie nouvelle des cadres, qui possède une grande partie des containers transportés par la SNCF et qui est chargée de leurs utilisations.

D'autre part, l'emploi croissant des containers a exigé l'utilisation de matériels différents. Les compagnies de chemin de fer ont dû créer des installations terminales spéciales pour la manutention des containers et les doter d'un matériel de levage approprié, permettant de transborder rapidement les containers des véhicules routiers aux wagons de chemin de fer et vice versa. En France, par exemple, il existait vint-et-une installations terminales spéciales pour la manutention des containers des trains et dix-sept autres ont été mises en service en 1970; en République fédérale d'Allemagne, on a entrepris la construction de trente-trois installations terminales équipées pour les opérations de toutes sortes de transports combinés. On a vu plus haut qu'il fallait des véhicules spéciaux pour transporter les containers, en particulier les grands containers. Des navires porte-containers l'ont été sur l'Atlantique Nord et vingt navires de ce type pouvant transporter au total 13 700 containers de 6 m (20 pieds) étaient exploités en 1969; d'autres unités doivent encore grossir cette flotte. Pendant cette même année, neuf navires, pouvant transporter au total 11 400 containers de 6 m (20 pieds) ont été mis en service entre l'Europe et l'Australie; cinq autres s'y ajouteront en 1970. Deux bateaux porte-containers ont été mis en service par les British Railways pour la traversée de la Manche.

Pour les petits containers[9] les progrès sont moins spectaculaires. Ils sont souvent employés pour des opérations qui ne relèvent pas à proprement parler des transports combinés; il s'agit simplement de faciliter la manutention, le chargement et le transbordement de petites expéditions au cours du transport par chemin de fer. Ils sont employés évidemment aussi pour les transports combinés, au sens propre du terme, c'est-à-dire qu'ils sont chargés chez l'expéditeur, transportés par route jusqu'à une station de chemins de fer puis, après avoir été transportés par train, sont acheminés par la route jusqu'à destination. Il est peut-être plus courant d'utiliser pour ces opérations des palettes. Il y en a actuellement beaucoup en service.

Il existe, en outre, diverses autres formes de transports combinés pour lesquels un matériel spécial est utilisé. Lorsqu'intervient le chemin de fer, il s'agit de transporter des véhicules routiers, ce qui implique les opérations dites "piggy-back" qui se développent surtout en République fédérale d'Allemagne et en France. Il faut pour cela des wagons plats spéciaux qui porteront des remorques routières spéciales, soit, dans certains cas, des véhicules routiers ordinaires. On ne possède pas de statistiques récentes des véhicules ainsi transportés.

D'autres types de transports combinés ne comportent pas l'utilisation du chemin de fer. Le plus répandu est peut-être le service de transports maritimes dit "roll-on/roll off" (transroulage), qui est très fréquemment employé dans les cas où le parcours par mer est court ou moyen; le système permet de conduire les véhicules routiers jusqu'au ferry boat pour les y charger et les en décharger. Un grand nombre de navires de ce type servent dans les transports à destination et en provenance de la Grande-Bretagne, ainsi que pour les transports entre les pays scandinaves et l'Europe continentale. Il existe parfois des navires combinés qui sont aussi équipés de façon à servir de ferry boat pour le transport des wagons de chemins de fer. Un nouveau type de transport combiné qui a fait son apparition en Europe en 1969 est le système connu sous le nom "LASH" (Lighter Aboard Ship); il comporte l'emploi de bâtiments de haute mer spécialement conçus pour transporter un certain nombre de péniches. En Europe ils ont servi jusqu'ici aux transports à destination et en provenance de l'Amérique du Nord. On charge sur le navire les bateaux destinés à la navigation intérieure qui peuvent avoir reçu un chargement quelque part sur une voie navigable intérieure des Etats-Unis. Ces péniches sont ensuite transportées à travers l'Atlantique Nord et déchargées dans un port européen. Les premières opérations de ce genre ont eu lieu à Rotterdam, d'où les péniches ont remonté le Rhin, par remorquage ou poussage, jusqu'à leur point de destination en République fédérale d'Allemagne.

(8) Voir définition 144 (Annexe I).
(9) Voir définition 145 (Annexe I).

UTILISATION DU MATERIEL

Les réseaux ferroviaires ont été davantage utilisés au cours de la période mais la progression a été légèrement plus faible pour les chemins de fer que pour les autres modes de transport. Si on mesure l'utilisation des réseaux ferroviaires en voyageurs-kilomètres et en tonnes-kilomètres par kilomètre de ligne, on constate que pour tous les grands réseaux ferroviaires elle était un peu plus forte à la fin de la période. Si on prend comme unité de mesure le train-kilomètre par kilomètre de ligne les résultats sont un peu différents. Pour les trains-kilomètres-marchandises l'augmentation est dans certains cas plus faible parce qu'en raison des chargements plus lourds le nombre de trains-kilomètres est proportionnellement moins élevé. Dans le cas de l'Irlande, du Luxembourg, de la Norvège, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni et de la Suède, la densité totale des transports a marqué, en fait, une légère régression.

L'utilisation des réseaux routiers s'est beaucoup améliorée pendant la période; cependant il est impossible, faute de données suffisantes, de chiffrer l'importance de progrès. Il y a eu de très grandes différences d'un pays à l'autre à la fois dans la densité moyenne de chacune des années et dans l'importance de l'augmentation pour la période de six ans. Les différences très sensibles que l'on constate entre les différents pays à divers moments sont illustrées par le diagramme II qui indique le nombre de véhicules routiers automobiles par rapport au kilométrage total du réseau routier. Ce n'est pas là évidemment une mesure directe de l'utilisation moyenne des réseaux routiers dans les divers pays, étant donné les différences dans la composition de leurs parcs de véhicules et dans le degré de l'utilisation qui en est faite; cependant, ce diagramme donne une idée très approximative des différences dans la densité moyenne du trafic de tous les réseaux routiers.

L'utilisation du réseau de voies navigables intérieures a fortement progressé dans tous les pays dont on a les statistiques, sauf au Royaume-Uni où ce réseau ne joue qu'un rôle infime dans l'ensemble des transports de marchandises et où la densité moyenne du trafic, exprimée en tonnes-kilomètres par kilomètre de voie navigable a toujours été faible, étant donné la capacité limitée de la plupart des voies navigables.

Les observations qui précèdent ont trait aux moyennes qui masquent les différences considérables qui existent entre les diverses sections d'un réseau donné, dans un pays. Par exemple, la densité moyenne sur le Rhin entre les ports de la Ruhr et la frontière hollandaise, qui était de 104 millions de tonnes-kilomètres par kilomètre en 1968 est à rapprocher de celle de toutes les voies navigables de la République fédérale d'Allemagne qui était de 10,9 millions de tonnes-kilomètres par kilomètre de voies navigables régulièrement empruntées pour les transports.

L'utilisation des véhicules de chemins de fer a progressé de façon assez générale. Cependant les statistiques ne peuvent être comparées en ce qui concerne la force motrice en raison des changements survenus dans les formes de traction; le recul très net du nombre des unités motrices et aussi, lorsqu'on possède des statistiques, de la puissance en cv, recul qui est accompagné dans l'ensemble, d'un léger accroissement du trafic, semble indiquer que l'utilisation ou la productivité se sont améliorées. On ne discerne aucune tendance bien marquée dans l'utilisation du matériel roulant des trains de voyageurs, car l'utilisation dépend en grande partie de l'évolution du trafic voyageur qui diffère beaucoup selon les pays (voir tableau 8). Cependant, en Suède, où l'on note une diminution de 9 % des voyageurs-kilomètres, l'utilisation des voitures de voyageurs s'est accrue quelque peu, en raison de la diminution du nombre de ces voitures. Au Royaume-Uni la réduction de 40 % du nombre des voitures a entraîné une forte amélioration de leur utilisation, alors même que le trafic voyageurs était en légère régression.

En ce qui concerne le matériel roulant des chemins de fer pour le transport des marchandises, il existe divers indicateurs d'utilisation ou de productivité. L'un d'eux, la durée moyenne de rotation des wagons est indiquée directement au tableau 8 (rubrique 16). Dans l'ensemble, les chiffres font apparaître un léger allongement de la durée de rotation, autrement dit du temps moyen qui s'écoule entre deux chargements successifs des wagons. Cependant il ne s'ensuit pas nécessairement que l'efficacité ait diminué car la durée moyenne de rotation dépend d'un certain nombre de facteurs sur lesquels les administrations de chemins de fer n'ont pas prise. Toutes choses égales d'ailleurs, la durée de rotation augmente un peu lorsque le parcours moyen s'accroît, ce qui s'est d'ailleurs produit sur la plupart des réseaux entre 1963 et 1969. D'autres facteurs plus importants sont les modifications des courants du trafic, qui peuvent changer la proportion des kilomètres parcourus à vide, et les fluctuations du trafic, qui peuvent entraîner des périodes d'inutilisation des wagons faute de fret.

Une autre mesure de l'utilisation des wagons qui peut se tirer directement du tableau 8 est le rapport entre le chargement moyen d'un wagon (rubrique 14) et sa capacité moyenne (rubrique 15). Il y a eu ici, dans la plupart des pays, une amélioration que fait ressortir le tableau ci-après, établi d'après ces deux types de données.

Chargement moyen d'un wagon en pourcentage de sa capacité moyenne

	1963	1969
Autriche	70.5	72.6
Belgique	85.8	86.3
Danemark	41.5	39.3
Espagne	74.9	84.7
Finlande	61.0	61.0
France	70.8	74.7
Italie	67.6	58.6
Luxembourg	91.9	92.5
Norvège	46.2	70.4
Pays-Bas	63.2	64.5
Portugal	45.4	47.8
République fédérale d'Allemagne	61.2	61.6
Royaume-Uni	82.5	97.1
Suède	57.0	73.8
Suisse	38.7	41.5
Tchécoslovaquie	...	77.4
Turquie	69.1	73.1
Yougoslavie	72.0	78.0

Si les différences sont graves selon les chemins de fer, c'est dans une certaine mesure à cause des types de marchandises transportées. Pour ceux qui transportent, principalement, des minerais ou des marchandises en vrac et, la capacité de charge des wagons étant utilisée à plein, les coefficients d'utilisation peuvent être beaucoup plus élevés que si des marchandises diverses ou certains types de produits agricoles sont transportés. Les chiffres très élevés du Royaume-Uni pour 1969 tiennent peut-être en partie à ce que cette année-là les transports divers de la société National Carriers Limited n'ont pas été pris pour le calcul de chargement moyen des wagons, au tableau 8, bien qu'ils se fassent toujours par chemin de fer.

En même temps que l'utilisation du matériel ferroviaire s'améliorait, la productivité du personnel s'élevait. Comme le montre le tableau 10, les effectifs des compagnies de chemin de fer ont diminué sur presque tous les réseaux, parfois dans une forte proportion. Etant donné que le trafic n'a pas diminué et qu'en bien des cas il a même augmenté au cours de la période 1963-1969, il est évident que la productivité du personnel s'est améliorée. Cependant, il n'y a pas de relation mathématique précise entre les effectifs indiqués au tableau 10 et ceux du trafic ferroviaire qui figurent au tableau 8. L'importance des effectifs varie en fonction de divers facteurs extérieurs, en particulier les modifications du type de trafic et la nature des services; elle est également influencée par certaines procédures administratives; c'est ainsi qu'il peut être décidé de retirer certains types de travaux, par exemple l'entretien des voies, aux employés des chemins de fer pour les confier au personnel d'entrepreneurs extérieurs. C'est en grande partie par suite d'un changement de ce genre que le nombre des employés des British Railways a diminué en 1969, par rapport à 1968: en effet, au cours de 1968, les British Railways ont confié les opérations des Freightliners, dans les installations terminales, à une filiale dont le personnel n'est pas compté dans les statistiques des chemins de fer.

On connaît mal l'utilisation des véhicules routiers, faute de données sûres. D'une façon générale, il semble que la congestion croissante de trafic ait influé fâcheusement sur l'utilisation des véhicules, en particulier des autobus des services urbains et des véhicules routiers automobiles utilisés dans les villes pour l'enlèvement ou la livraison des marchandises. La multiplication des voitures privées a probablement entraîné une légère diminution du nombre moyen des kilomètres parcourus par véhicule, du fait que beaucoup de nouveaux propriétaires n'utilisent peut-être leur voiture, la plus grande partie de l'année, que le soir et en fin de semaine et sans doute aussi pour des parcours relativement brefs, entre leur domicile et leur lieu de travail.

L'utilisation des bateaux de navigation intérieure a certainement augmenté au cours de l'année. Il est très difficile d'en donner une mesure d'après les chiffres disponibles, en raison de la forte proportion du trafic en transit comportant l'utilisation de flottes sur les voies navigables de pays autres que le pays d'immatriculation; les statistiques du trafic, au tableau 21, se rapportent évidemment, à deux ou trois exceptions près, aux transports à l'intérieur du territoire de chaque pays. Pendant la période considérée, divers facteurs ont contribué à améliorer l'utilisation des flottes. Tout d'abord les chargements ont été plus importants, ce qui a réduit le temps passé à attendre la cargaison. Les améliorations apportées aux voies navigables ont permis aux bateaux des vitesses plus élevées et les délais ont été réduits; la navigation a été généralement favorisée par les conditions atmosphériques, qui ont été satisfaisantes pendant la plus grande partie de la période. Du fait de la modernisation progressive des flottes et de la mise à la réforme des bateaux trop anciens, les unités en service ont pu transporter des cargaisons plus importantes par rapport à leur capacité et à leur puissance; enfin l'adoption du poussage a accru la productivité des flottes. Tout à la fin de cette période, pendant les premiers mois de 1969, l'utilisation des bateaux sur certaines voies navigables importantes, en particulier le Rhin, a été entravée par les basses eaux et le brouillard a provoqué des retards. C'est pourquoi, bien qu'aucune unité ne soit restée inactive à attendre une cargaison (en fait, il y a eu à cette époque pénurie de bateaux dans certaines parties de l'Europe occidentale), les bateaux ont été peu utilisés parce qu'ils ne pouvaient être chargés à leur capacité maximale et que les voyages ont duré plus longtemps.

ПОЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТА В ЕВРОПЕ

Вступительное примечание

В Бюллетене через каждые пять лет принято комментировать статистические данные за более длительный период, чем год, к которому относятся последние статистические данные. Бюллетень, вышедший в 1965 году, в котором данные за 1964 год были опубликованы впервые, содержал краткий обзор периода с 1950 по 1964 год. В таблицах настоящего выпуска Бюллетеня приводятся данные за 1969 и предыдущие годы. а также статистические данные за 1963 год, который в настоящее время принят в качестве базисного года для экономических и некоторых других статистических данных, собираемых Организацией Объединенных Наций. В приведенном ниже кратком комментарии отмечаются некоторые из основных явлений в области транспорта,которыми характеризовался период между 1963 и 1969 годом, и в тех случаях, когда это уместно, проводится сравнение между 1969 и 1963 годами.

ОБЩЕЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Рассматриваемый период в основном характеризовался ростом экономической активности. Это иллюстрируется данными, приведенными в таблице 2, в которых наряду с соответствующими индексами сравниваются абсолютные цифры ВНП для стран Западной и Южной Европы, а также индексы чистого материального продукта для стран с плановой экономикой Восточной Европы; в таблице содержатся также индексы промышленного производства для всех указанных стран. Можно отметить, что почти во всех случаях цифры за 1969 год значительно выше показателей за 1963 год. Однако наблюдается значительная разница в темпах роста для различных стран. Рост за этот период был несколько неравномерным с резким увеличением его темпов в большинстве стран Западной и Южной Европы в 1969 году. Это последнее положение можно проиллюстрировать следующими выдержками из "Обзора экономического положения Европы в 1969 году":

"Вопреки многим ожиданиям 1969 год был годом исключительно быстрого роста производства, спроса и внешней торговли в большинстве стран Западной Европы. В промышленно развитых странах, вместе взятых, общий валовой отечественный продукт вырос по объему примерно на 6% по сравнению с 5% в 1968 году ... Благодаря таким темпам роста 1969 год входит в число четырех послевоенных лет быстрого экономического подъема, наблюдавшегося в послевоенный период.

Ускорение экономического роста, наблюдавшегося в 1969 году в промышленно развитых странах Западной Европы в целом, было характерным для всех стран, за исключением пяти: темпы экономического роста замедлились в Ирландии, Италии, Нидерландах и Соединенном Королевстве и выравнились в Норвегии. В Ирландии и Соединенном Королевстве проводилась политика преднамеренного ограничения спроса. В Италии в первой половине 1969 года темпы роста ВОП были действительно ускоренными, но во второй половине года они резко снизились в связи с забастовками. В Нидерландах и Норвегии темпы роста промышленного производства несколько ускорились, но рост ВОП в Нидерландах сдерживался низким уровнем капиталовложений, особенно в строительстве, и незначительным приростом сельскохозяйственного производства, а в Норвегии отрицательными условиями, сложившимися в сельском хозяйстве, рыбной промышленности и морском судоходстве.

В 1969 году только лишь в Ирландии, Нидерландах, Норвегии и Соединенном Королевстве были достигнуты темпы роста ВОП значительно менее 5% или (совместно с Италией) темпы роста промышленного производства менее 8%. В большинстве стран темпы роста ВОП превышали на 1% пункт или несколько более (в некоторых странах значительно более) темпы роста согласно долгосрочной тенденции (1953-1967 гг.). Исключение и в данном случае составляли Италия, Нидерланды и Норвегия, где 1969 год примерно соответствовал долгосрочной тенденции, и Соединенное Королевство, где 1969 год был значительно ниже этой тенденции[1].

После значительного замедления в 1968 году в странах Южной Европы, как правило, наблюдалось в течение всего 1969 года оживление экономической активности. Как и предполагалось в Обзоре за 1968 год, за периодом перестройки, имевшим место в 1967-1968 гг., в Греции, Испании и Югославии последовала новая фаза роста, в ходе которой темпы роста производства в сопоставимых ценах повысились примерно до 8% в Греции и в Испании и до 9% в Югославии. На Кипре также отмечалось заметное ускорение темпов производства. В Турции, несмотря на фактический застой в сельскохозяйственном производстве, уровень экономической активности почти соответствовал запланированным темпам роста производства в сопоставимых ценах в 7%. В Португалии небольшое ускорение темпов роста несельскохозяйственных отраслей было достаточным для того, чтобы компенсировать сокращение выпуска сельскохозяйственной продукции; поэтому экономический рост в целом замедлился. Рост экспорта, особенно промышленных изделий, в результате повышения спроса в Западной Европе оказывал постоянную поддержку расширению промышленного производства. Турция, однако, в связи с сильно отличающейся структурой ее экспорта и меньшей долей ее производства, зависящей от экспорта, имела меньше возможности воспользоваться этим[2].

---

(1) "Обзор экономического положения Европы в 1969 году", часть 2, глава II, стр. 1-2, издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.70.II.E.5.

(2) Там же, часть 2, глава II, стр. 97.

В 1969 году экономика Югославии вновь стала развиваться высокими темпами, характерными для периода, предшествовавшего экономической реформе 1965 года: ВНП возрос на 9% против 1,6 и 4,3% соответственно в 1967 и 1968 гг."(3).

В Восточной Европе, включая СССР,в 1969 году не наблюдалось повышения темпов роста, но в целом за период с 1963 по 1969 год темпы роста были несколько выше, чем в большинстве стран Западной и Южной Европы. В "Обзоре экономического положения Европы в 1969 году"говорится, что в 1969 году экономический рост в странах Восточной Европы и в СССР продолжался довольно быстрыми темпами, хотя в целом по району более медленными темпами, чем в предыдущем году. Национальный доход (чистый материальный продукт) увеличился на 5% или более во всех странах района, за исключением Польши. Прирост национального дохода Албании был примерно таким же, как и в предыдущем году, хотя намного меньше прироста в размере примерно 16%, первоначально предусмотренного в годовом плане. В Болгарии, Венгрии и Румынии рост совокупного выпуска продукции был более быстрым, чем в 1968 году, но в противовес этому отмечено замедление его роста в Польше, СССР, Чехословакии и в меньшей степени в Германской Демократической Республике. Можно установить, что чистый материальный продукт во всей рассматриваемой группе стран увеличился на 6%, а по странам Восточной Европы без СССР - на 5,4%, по сравнению с 7,4% и 7%, соответственно, в 1968 году. Национальный доход СССР (распределенный) вырос в 1969 году на 6% по сравнению с 7,2% (произведенный национальный доход - 7,5%) в 1968 году (4).

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Рост общей экономической активности и особенно рост ВНП на душу населения, естественно, привел к значительному повышению общего объема пассажирских перевозок. Возможно, что в еще большей степени возрос объем международных пассажирских перевозок, что можно проследить по данным, касающимся международного туризма, приведенным в таблице 5.

Влияние на различные виды транспорта колеблется в весьма широких пределах. Наибольшее увеличение перевозок наблюдалось в перевозках легковыми автомобилями. Имеется очень небольшое число подробных статистических данных с указанием точного объема такого вида перевозок, однако некоторые оценки можно найти в таблице 15, где в статье 13 приведены некоторые цифры, относящиеся к числу пассажиро-километров, выполненных в перевозках легковыми автомобилями; имеются также оценочные данные в отношении километража, пройденного в перевозках легковыми автомобилями, которые приведены в статье 3. Эти два ряда по существу связаны между собой, и, по крайней мере в отношении Соединенного Королевства, число пассажиро-километров получено исходя из числа транспортное-средство-километров, полученного при подсчетах числа транспортных средств, проведенных в определенных пунктах автодорожной системы. Рост, о котором свидетельствуют оценочные данные, относящиеся к числу транспортное средство-километров или пассажиро-километров, выполненных в перевозках легковыми автомобилями, не намного отличается от роста числа легковых автомобилей, о котором можно судить по данным статьи 4 таблицы 13. Поэтому для сравнительно короткого рассматриваемого периода, равного 6 годам, рост числа легковых автомобилей может служить в качестве показателя роста объема перевозок легковыми автомобилями.

Огромный рост объема перевозок легковыми автомобилями, который составил не менее 50%, а в некоторых странах более чем удвоился, естественно оказал влияние на объем перевозок, выполняемых общественным транспортом. В автобусных перевозках в большинстве стран наблюдалось все же некоторое увеличение, о чем свидетельствуют данные статьи 4 (транспортное средство-километры) и статьи 14 (пассажиро-километры), выполненные городскими автобусами, автобусами дальнего следования и троллейбусами. Как и следовало ожидать, прирост оказался относительно бо́льшим в тех странах, где число легковых автомобилей по сравнению с численностью населения был все еще довольно малым (см. статью 42 таблицы 13). Единственной страной, в которой отмечалось фактическое уменьшение объема автобусных перевозок за рассматриваемый период, является Соединенное Королевство. В результате роста перевозок индивидуальными средствами транспорта, вероятно, в наибольшей степени пострадали железные дороги. За исключением некоторых стран, где число легковых автомобилей незначительно по сравнению с численностью населения, как правило,наблюдалось только очень ограниченное увеличение объема железнодорожных пассажирских перевозок, а в некоторых странах в период между 1963 и 1969 г. они фактически сократились. Наибольший рост в железнодорожных пассажирских перевозках наблюдался в Болгарии, где число пассажиро-километров, выполненных железнодорожным транспортном в 1969 году, было на 51% больше, чем в 1963 году, в СССР, где рост составил 36%, в Португалии - 32% и в Испании - 25%. Существенное снижение наблюдалось в Норвегии, где число пассажиро-километров, выполненных железнодорожным транспортом, уменьшилось на 11%, и в Швеции, где наблюдалось уменьшение примерно на 9%. В большинстве случаев средняя дальность перевозок увеличилась за рассматриваемый период и, таким образом, в тех случаях, когда объем перевозок увеличивался, рост числа пассажиро-километров соответственно несколько превышал рост числа перевезенных пассажиров. В тех случаях, когда наблюдалось уменьшение объема перевозок, уменьшение числа перевезенных пассажиров было больше, чем числа пассажиро-километров. Наиболее ярким примером этого является Соединенное Королевство, где в 1969 году число перевезенных пассажиров на железнодорожном транспорте было на 14% меньше по сравнению с 1963 годом, тогда как сокращение числа пассажиро-километров составило только 4%. На Британских железных дорогах наблюдалось заметное уменьшение числа перевозок на короткие расстояния; даже в районе наиболее крупных городов, где пригородные перевозки продолжали расти, общий объем таких перевозок несколько сократился за счет большого уменьшения объема перевозок во время непиковых периодов, в частности, в вечерние часы и во время уикэндов. На Британских железных дорогах наблюдалось увеличение пассажирских перевозок на дальние расстояния, в частности, на маршрутах, где было улучшено обслуживание за счет повышения скоростей и внедрения современного подвижного состава; например, наблюдалось увеличение на 4% в пассажирских перевозках на основных международных маршрутах в 1969 году по сравнению с 1968 годом, что, без сомнения, произошло в основном за счет увеличения в 1969 году по сравнению с предыдущим годом числа пассажиро-километров.

---

(3) Там же, глава II, стр. 107.

(4) Там же, глава I, стр. 1.

Характерной особенностью рассматриваемого периода в области железнодорожных перевозок являлось развитие перевозок на поездах, легковых автомобилей, принадлежащих пассажирам. Этот вид перевозок за данный период значительно увеличился, и в большинстве случаев, этот рост был довольно большим.

В международных перевозках наблюдался весьма значительный рост перевозок легковыми автомобилями и не всегда полные статистические данные статьи 19 таблицы 15 во всех случаях свидетельствуют об очень значительном увеличении числа иностранных легковых автомобилей, въехавших в различные страны. Наибольшее увеличение наблюдалось в таких странах, как Венгрия и Югославия, где число таких автомобилей в 1963 году было сравнительно небольшим; число иностранных легковых автомобилей, прибывших в Югославию в 1969 году, например, превышало это число за 1963 год более чем в 12 раз. В Швейцарии увеличение составило около 50%, и, поскольку в 1963 году это число составляло 22,5 млн., то прирост в абсолютных цифрах был беспорно весьма большим.

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Увеличение ВНП и объема промышленной продукции в течение периода 1963-1969 гг., показанное в таблице 2, которое во многих странах в 1969 году напоминало экономический подъем, неизбежно привело к существенному увеличению потребностей в грузовых перевозках. Степень, в которой увеличение потребности в перевозках отразилось на различных видах внутреннего транспорта, варьировалась в широких пределах. Это привело к сильным изменениям долей различных видов транспорта в общем объеме перевозок. Влияние этих изменений показано в таблице 3. Международные перевозки увеличились в большей степени, чем перевозки в целом, о чем можно судить по данным таблиц 4 и 30; это можно рассматривать как отражение тенденции к большей либерализации международной торговли, в частности, в пределах различных групп стран в Европе.

Увеличение объема перевозок не всегда соответствовало темпам роста ВНП или объема промышленного производства, что можно видеть при сравнении индексов таблицы 2 с данными об объеме грузовых перевозок, приведенными в таблицах 8, 15 и 21. Причинами этого являются, в частности, изменения, происшедшие в области материалов, применяемых в промышленности, и в размещении промышленных предприятий. Увеличение применения нефтепродуктов вместо твердого топлива привело к сокращению тоннажа перевозок, необходимого для производства определенного объема энергии, а передача электроэнергии на расстояние вместо перевозок твердого или жидкого топлива также снизила потребности в перевозках. Подобно этому на общий объем перевозок повлияло расширение использования для транспортировки газа трубопроводов большой протяженности,которые не охватываются статистикой транспорта. Тенденция к размещению крупных промышленных предприятий вблизи морских портов, что позволяет обеспечить их снабжение сырьевыми материалами морским транспортом, является еще одним фактором, способствующим сокращению потребности в перевозках внутренним транспортом.

Наибольшим увеличением по тоннажу и числу тонно-километров за рассматриваемый период для Европы характеризуется сравнительно новый вид транспорта - нефтепроводы. Как показано в таблице 29, объем транспортировки нефти по трубопроводам в течение рассматриваемого периода намного возрос почти во всех странах. Это произошло главным образом в результате увеличения сети нефтепроводов (в некоторых странах в 1963 году нефтепроводов не было совсем) и роста потребностей в нефти и нефтепродуктах.

После нефтепроводов наибольшее увеличение, если брать Европу в целом, наблюдалось на автомобильном транспорте. Статистические данные являются неполными, но из данных, содержащихся в таблице 15, явствует существенный рост грузовых автомобильных перевозок. В тех странах, для которых нет цифр в отношении объема перевозок, этот вывод, по-видимому, подтверждается увеличением числа грузовых автомобилей. Насколько можно судить по данным, приведенным в таблице 15, число тонно-километров возросло в большей степени, чем число тонн, что свидетельствует о том, что средняя дальность перевозки возросла; исходя из этого можно предположить, что имело место отвлечение перевозок с других видов транспорта на автомобильный.

Увеличение объема перевозок по внутренним водным путям было также значительным в тех странах, где внутренний водный транспорт является одним из важных видов транспорта. Увеличение в объеме перевезенного тоннажа варьируется от 20 до более чем 40% во многих странах, и увеличение в 1969 году было бы значительно больше,если бы на него не повлияли неблагоприятные погодные условия, включая более длительный период мелководья во второй половине года, который неблагоприятно повлиял на судоходство.

Наименьший рост наблюдался на железнодорожном транспорте, где увеличение числа тонно-километров в 1969 году было несколько больше, чем рост числа перевезенных тонн, о чем свидетельствуют индексы, приведенные в статьях 11.1 и 12.1 таблицы 8. В ряде стран отмечается некоторое уменьшение перевезенного тоннажа, а в Дании, Нидерландах, Португалии и Соединенном Королевстве как число тонн, так и число тонно-километров в 1969 году было несколько ниже по сравнению с 1963 годом.

Железнодорожные перевозки

Железнодорожный транспорт в период с 1963 г. по 1969 г. характеризовался в основном постепенным сокращением объема грузовых перевозок в большинстве стран Западной и Южной Европы; уменьшение объема перевозок в тонну было несколько больше, чем в тонно-километрах, что свидетельствует о некотором увеличении дальности перевозок. Сокращение объема перевозок являлось отчасти результатом продолжающегося падения добычи и потребления угля, а также некоторого спада в тяжелой промышленности, который наблюдался в середине данного периода. Кроме того, также сыграло свою роль отвлечение перевозок с железнодорожного на автомобильный и внутренний водный транспорт. В скандинавских странах, за исключением Дании, объем перевозок увеличивался; в Швеции это объясняется увеличением добычи железной руды. В Восточной Европе, где автомобильный транспорт не является столь развитым, железнодорожные перевозки постоянно росли, хотя не так быстро, как индексы чистого материального продукта и промышленного производства, которые даны в таблице 2.

В 1969 году общая тенденция к понижению, наблюдавшаяся ранее в Западной Европе, изменилась. Оживление железнодорожных перевозок в Западной Европе, которое имело место повсеместно, за исключением Соединенного Королевства, являлось почти во всех случаях следствием подъема тяжелой промышленности. Например, в Бельгии тоннаж грузов, перевезенных железнодорожным транспортом в 1969 году, был выше по сравнению с 1968 годом на 8,9%, а тонно-километры - на 10,8%. Международные перевозки в этой стране росли несколько быстрее, чем внутренние, вследствие возросших потребностей стран-членов Европейских сообществ. Единственное заметное сокращение железнодорожных перевозок относится к перевозкам твердого топлива, тоннаж которого был на 0,9% ниже уровня 1968 года; по всем другим основным категориям грузов наблюдалось увеличение перевозок, особенно по перевозкам продукции черной металлургии, где количество тонно-километров увеличилось на 15,7%, и руды, где увеличение составило 10%. Грузовые перевозки на Германских федеральных железных дорогах достигли в 1969 году рекордного уровня, причем тоннаж увеличился на 10,6%, а количество тонно-километров на 14% по сравнению с уровнем 1968 года. В основном перевозки здесь увеличились за счет увеличения объема перевозок продукции черной металлургии, автомобилей и продукции строительной промышленности. Мелководье на Рейне во второй половине 1969 года привело к отвлечению значительного тоннажа на железнодорожный транспорт. В Швейцарии, где внутренние перевозки возросли на 6,3%, большая часть этого прироста железнодорожных перевозок приходится на транзитные перевозки, которые на направлении север-юг возросли на 10-2%.

Автомобильные перевозки

Хотя данные являются весьма не полными все же можно сделать вывод, что в период между 1963 и 1969 г. наблюдалось значительное увеличение грузооборота автомобильного транспорта. Все данные (тоннаж и тонно-километры), приведенные в статьях 15-18 таблицы 15, а также данные в статье 5 (грузовое автотранспортное средство-километры), свидетельствуют о росте, причем многие из них о существенном росте. Другим показателем роста грузовых автомобильных перевозок является потребление дизельного топлива автодорожными транспортными средствами, которое приведено в статье "B" таблицы 16. Однако этот последний из упомянутых статистических рядов является весьма приблизительным показателем, поскольку дизельное топливо используется также в качестве топлива для городских автобусов и автобусов дальнего следования, а значительное число грузовых транспортных средств, в частности небольших, работает на бензине. Однако, если не наблюдается значительное изменение в соотношении тех или иных различных категорий транспортных средств за рассматриваемый период, индекс потребления дизельного топлива остается достаточно надежным показателем, отражающим тенденции в грузовых автомобильных перевозоках на протяжении относительно короткого периода времени. Для того чтобы дать приблизительное представление о росте объема грузовых перевозок автомобильным транспортом за период между 1963 и 1969 годом, составлена следующая таблица, в которой использованы все соотвествующие данные, взятые из статистических таблиц настоящего Бюллетеня:

Индексы грузовых автомобильных перевозок (1963 = 100)

Страна	Статистические ряды	1968	1969
Болгария	т-км	192	...
Германская Демократическая Республика	т-км	149	...
Испания	а-км	168	180
	д.т.	168	194
Италия	а-км	119	...
	Д.т.	132	...
Нидерланды	т-км	144	154
Норвегия	т-км	176	...
	а-км	109	112
Польша	т-км	204	240
Португалия	Д.т.(a)	270	299
Румыния	т-км	206	236
СССР	т-км(b)	156	167
Белорусская ССР	т-км	185	...
Украинская ССР	т-км	159	169
Соединенное Королевство	т-км	126	128
	а-км	108	109
Соединенные Штаты	а-км	126	...
Федеративная Республика Германии	т-км(c)	129	140
Франция	т-км	150	...
	а-км	133	...
	Д.т.	162	...
Чехословакия	т-км	138	143
Югославия	т-км	399	424
	а-км	302	337

т-км = тонно-километры.
а-км = грузовое автотранспортное средство-километры.
Д.т = потребление дизельного топлива грузовыми автотранспортными средствами.

(a) Государственные перевозки.
(b) Цифры для СССР включают данные по Белорусской ССР и Украинской ССР.
(c) Перевозки за счет третьих лиц транспортными средствами, имеющими разрешение совершать перевозки на дальние расстояния.

Объем международных автомобильных грузовых перевозок рос гораздо более быстрыми темпами, чем объем грузовых перевозок в целом, о чем можно судить по довольно отрывочным сведениям, приведенным в статьях 26-33 таблицы 15, и по итоговым цифрам по автомобильному транспорту, приведенным в таблице 4, за исключением некоторых стран Восточной Европы и, возможно, некоторых скандинавских стран.

Что касается стран, по которым нет данных по грузовым автомобильным перевозкам, то исходя из статистических данных о числе транспортных средств, приведенных в таблице 13 по некоторым другим странам, можно сказать, что грузовые автомобильные перевозки увеличились весьма существенно, поскольку наблюдается значительное увеличение парка грузовых автомобилей почти во всех странах, по которым приведены данные в этой таблице.

В Федеративной Республике Германии в 1969 году отмечается некоторое выравнивание роста грузовых автомобильных перевозок, тогда как железнодорожный грузооборот за этот год резко возрос.

Общее количество тонно-километров, выполненных в Федеративной Республике Германии транспортными средствами, имеющими разрешение совершать перевозки на дальние расстояния, т.е. на расстояние более 50 км от своего базового предприятия, возросли в 1969 году примерно на 5%. Количество тонно-километров, выполненных такими транспортными средствами за счет третьих лиц, увеличилось на 9%, но в то же время количество тонно-километров, приходящихся на транспортные средства, производящие перевозки за собственный счет, уменьшилось более чем на 6%. Причиной такого внезапного изменения тенденции в отношении перевозок за собственный счет было введение в январе 1969 года специального налога на такие перевозки в размере 4 пфеннигов за тонну-километр, при этом соответствующий налог на перевозки на дальние расстояния, выполняемые за счет третьих лиц, составлял только один пфенниг на тонно-километр.

Внутренний водный транспорт

За период 1963-1969 годы грузовые перевозки внутренним водным транспортном увеличились, причем в большинстве случаев довольно существенно во всех странах, где на данный вид транспорта приходится значительная доля общего объема грузовых перевозок. В таблице 3 приведены некоторые данные, показывающие долю внутреннего водного транспорта в общем тоннаже и количестве тонно-километров по Европе; однако в случае некоторых дунайских стран данные цифры являются только общим показателем относительной роли внутреннего водного транспорта, поскольку они основаны на общих данных об эксплуатации национальных флотов как в пределах национальной территории, так и вне ее. Например, количество тонно-километров, приходящихся на внутренний водный транспорт в Чехословакии, является завышенным, поскольку протяженность чехословацких внутренних водных путей относительно мала, но чехословацкий флот действует на значительной части Эльбы и Дуная за пределами границ Чехословакии.

Абсолютные цифры по грузообороту внутреннего водного транспорта приведены в таблице 21. Базовый 1963 год не является особенно благоприятным для внутреннего водного транспорта, поскольку в первые три-четыре месяца 1963 года многие важные водные пути не эксплуатировались или подвергались серьезным ограничениям в результате чрезвычайно суровой зимы 1962/63 года. Если бы условия в 1963 году были более близки к нормальным, рост грузооборота, показанный в таблице 21, был бы наверняка несколько меньше. С другой стороны, увеличение в 1969 году фактически сдерживалось препятствием для судоходства в результате неблагоприятных навигационных условий на большей части Европы в течение последних месяцев года, вызванных мелководьем, которое препятствовало полной загрузке судов, и туманом, который приводил к серьезным нарушениям графика движения, что, в свою очередь, создавало нехватку судов вследствие значительного увеличения времени их оборота и сдерживало перевозки. Эти факторы были особенно заметны на Рейне, и ими объясняется некоторое сокращение перевезенного тоннажа по этой реке в 1969 году по сравнению с 1968 годом (см. таблицу 23); ими объясняется также то обстоятельство, что в Федеративной Республике Германии грузонапряженность внутреннего водного транспорта в 1969 году была всего лишь несколько выше, чем в 1968 году, несмотря на рост грузовых перевозок по данной стране в целом.

Аналогичные факторы сказывались на работе внутреннего водного транспорта в Нидерландах, где почти половину объема перевозок внутренним водным транспором составляют перевозки по Рейну и Федеративной Республики Германии и в нее. Небольшое уменьшение тоннажа, перевезенного внутренним водным транспортом в Нидерландах, в 1969 году по сравнению с 1969 годом было в очень значительной степени вызвано сокращением на 12% тоннажа в транзитных перевозках.

С другой стороны, во Франции объем перевозок в 1969 году резко возрос и достиг рекордного уровня. Увеличение с 1968 по 1969 год было особенно большим, поскольку перевозки в 1968 году сдерживались забастовками, имевшими место в мае и июне. Тоннаж во внутренних перевозках возрос на 9,9%, а количество тонно-километров увеличилось на 10,2% по сравнению с 1968 годом. Увеличение тоннажа довольно равномерно распределялось по всем видам перевозок, но в отношении тонно-километров это увеличение приходилось главным образом на перевозки за свой счет общих грузов, средняя дальность расстояния перевозки которых значительно возросла. Объем международных перевозок по Рейну несколько уменьшился, зато объем перевозок по Мозелю увеличился примерно на 9%, а по другим рекам даже больше.

Неблагоприятные навигационные условия отразились также на судоходстве по Дунаю, где грузооборот после устойчивого повышения с 1963 по 1968 год несколько сократился в 1969 году (см. таблицу 24). Работы по строительству шлюзов с целью устранения препятствий для судоходства в районе Железных Ворот также сдерживали движение судов и в 1969 году; в течение примерно 10 дней судоходство через Железные Ворота было приостановлено. Эти временные трудности, возможно, оказались важным фактором, ограничивающим грузооборот по этой реке.

В Западной Европе международные перевозки также играли весьма важную роль во внутреннем водном транспорте. В Федеративной Республике Германии и в Нидерландах в течение данного периода доля таких перевозок еще больше возросла.

Рост перевозок внутренним водным транспортом стимулировался расширением сети внутренних водных путей, в частности в СССР (см. таблицу 17), и открытием в Западной Европе практически нового водного пути, проходящего по каналам реки Мозель. Другим стимулом развития перевозок внутренним водным транспортом явилось усовершенствование ряда водных путей, выразившееся в повышении их пропускной способности, о чем свидетельствует увеличение протяженности водных путей, способных пропускать более крупные суда, о чем будет сказано ниже в разделе, посвященном транспортным сетям.

Нефтетрубопроводный транспорт

Как уже упоминалось, транспортировка по трубопроводам увеличивалась за указанный период намного быстрее, чем перевозки любым другим видом внутреннего транспорта. Соответствующие цифры приведены в таблице 29. Большая часть прироста может быть отнесена за счет расширения сети трубопроводов, хотя тоннаж и количество тонно-километров в большинстве стран увеличились в гораздо большей степени, чем протяженность сети. Это отчасти объясняется тем, что большая часть сети, несмотря на то, что она и была пущена в эксплуатацию в начале периода, эксплуатировалась не с полной нагрузкой, а также тем, что быстрый рост потребления нефтепродуктов вызвал резкий рост объема перекачиваемой нефти. Большая часть перевозок представляла собой новые перевозки в том смысле, что лишь малая их доля была отвлечена с других видов транспорта. Например, в Швейцарии, несмотря на то обстоятельство, что два нефтепровода, поставляющие сырую нефть в эту страну, были сооружены недавно, тоннаж нефтепродуктов (3,4 млн. тонн), поставляемый в Швейцарию по Рейну в 1969 году, был фактически несколько выше, чем в 1968, в 1969 году это представляло 31% общей потребности Швейцарии в сырой нефти по сравнению с немного менее 30% в 1968 году. Это произошло потому, что швейцарские нефтеперегонные заводы, поставка нефти которым производится по трубопроводам, достигли проектной мощности и не могли больше в большей степени содействовать удовлетворению растущих потребностей Швейцарии в нефтепродуктах до тех пор, пока не будут увеличены их производственные мощности.

В Федеративной Республике Германии из общего прироста перекаченной нефти в 6,6 млн. тонн, 2,5 млн. тонн приходится на Трансальпийский нефтепровод, который впервые начал эксплуатироваться на полную мощность в 1968 году. По этому нефтепроводу сырая нефть из Триеста перекачивается через Австрию (статистические данные по Австрии относятся к этому нефтепроводу) на нефтеперегонные предприятия в Ингольштадте, при этом часть нефти транспортируется оттуда через Дунайско-Рейнский трубопровод на нефтеперегонные предприятия Карлсруэ и Мангейма/Людвигсхафена.

Смешанные перевозки

Основной особенностью данного периода являлось появление больших контейнеров (длиной 6 м (20 футов) и более – см. раздел "подвижной состав"). Примерно до 1967 года контейнеры таких размеров, как правило, не применялись, а контейнеры, называвшиеся в то время большими (емкостью более 3 $м^2$ (10 кв футов) фактически представляли собой, как правило, контейнеры длиной менее 6 м (20 футов). Такие контейнеры в настоящее время считаются средними и их использование в большинстве стран имеет тенденцию к сокращению, в результате чего общие цифры по объему перевозок большими и средними контейнерами, приведенные в таблице 28, не свидетельствуют о какой-либо значительной тенденции к повышению.

Многие железнодорожные управления начали на более широкой основе, чем прежде, выполнять перевозки больших контейнеров или трансконтейнеров, как их иногда называют, через специально оборудованные станции. Например, во Франции Национальное общество французских железных дорог ввело в июне 1969 года ряд трансконтейнерных экспрессов, обращающихся на 11 различных маршрутах, и еще большее число таких поездов планируется ввести в будущем. В 1968 и 1969 гг. было введено много международных маршрутов для перевозки больших контейнеров, причем некоторые из них включали в себя транзитные морские перевозки между Великобританией и континентом и между Великобританией и Ирландией. Среди маршрутов по перевозкам больших контейнеров, введенных в самое последнее время, есть несколько поездов, соединяющих Милан с Северо-Западной Европой, а также поезд, перевозящий большие контейнеры пять раз в неделю между Копенгагеном и портом Эсбьерь, откуда регулярными судоходными линиями контейнеры доставляются в Феликстоу, в Англии, где большие контейнеры, предназначенные для отправки в Соединенные Штаты, перегружаются на океанские суда.

Перевозки большими контейнерами росли очень быстро. На французских железных дорогах в период между 1968 и 1969 годом они удвоились, достигнув примерно 250 000 тонн. В Федеративной Республике Германии железные дороги перевезли 167 850 груженых и порожних больших контейнеров, что на 144,5% больше, чем в 1968 году. В Швейцарии большие контейнеры, перевозимые железнодорожным транзитом через страну, насчитывали в 1969 году около 20 000 против 4 500 в 1968 году, причем тоннаж перевезенных грузов составил 350 000 и 75 000 соответственно. На Британских железных дорогах система прямых контейнерных поездов, введенная в 1965 году, обеспечивает перевозку больших контейнеров типа МОС на поездах, состоящих из сочлененных вагонов-платформ для перевозки контейнеров, осуществляющих сообщение по ускоренному графику между соответствующим образом оборудованными станциями. В течение 1966 года, который был первым годом эксплуатации на полную мощность, было перевезено около 27 000 груженых контейнеров; в 1967 году эта цифра превысила 100 000, а в 1968 году составила примерно до 300 000; перевезенный тоннаж в 1968 году составил 2,5 млн. тонн, а в 1969 году он возрос до 4 млн. тонн, при этом число груженых контейнеров в 1969 году составляло более 400 000. В 1969 году общее число больших контейнеров, прибывших морем в порты Федеративной Республики Германии, составило 56 615, из которых 44 377 были груженными. Перевезенный тоннаж составил 641 123 тонны, при этом перевозилась весьма широкая номенклатура грузов; наибольшие доли приходились на химическую продукцию (40 798 тонн), машины и транспортное оборудование (40 233 тонн) и "прочие пищевые продукты(5), напитки, табак" (39 414 тонн). Число отправленных морем из Федеративной Республики Германии больших контейнеров за тот же год составило 62 957, в том числе 51 766 груженых, при этом вес груза составил 757 313 тонн; как и в случае прибывающих контейнеров, в отправляемых контейнерах перевозился груз очень широкой номенклатуры, при этом наибольший тоннаж приходился

(5) Не включая зерно, свежие фрукты и овощи.

на машины и транспортное оборудование (114 034 тонн), "прочие пищевые продукты[5], напитки, табак" (90 881 тонна), разные готовые изделия (84 003 тонны) и химическую продукцию (67 560 тонн). Пунктами назначения или отправления почти всех этих контейнеров были морские порты Федеративной Республики Германии; только в очень редких случаях морская перевозка совмещалась с наземной перевозкой по Европе.

Из Швеции и Нидерландов также получена информация в отношении международных перевозок больших контейнеров через морские порты. В Нидерландах 102 857 контейнеров прибыли морем, из них 90 504 контейнера были груженными и содержали в общей сложности 1 071 500 тонн грузов и 91 818 контейнеров было отправлено, из которых 78 250 были груженными с общим тоннажем 986 650 тонн. Более 90% большими контейнерами проходило через порт Роттердам. В Швеции морскими перевозками было доставлено 25 000 груженых больших контейнеров и отправлено 22 000.

ТРАНСПОРТНЫЕ СЕТИ

Железные дороги

По Европе в целом, включая СССР и Турцию, отмечается абсолютное сокращение примерно на 4% общей протяженности железнодорожной сети с 1963 г. по 1969 г., когда общая протяженность железных дорог общего пользования составляла приблизительно 409 000 км. В СССР по-прежнему в широких масштабах ведется железнодорожное строительство; за этот период было сдано в эксплуатацию приблизительно 6 000 км. Большинство этих линий находится в Азии, где сеть железных дорог все еще очень слабо развита и для обеспечения нужд развивающейся промышленности и разработки месторождений полезных ископаемых требуется строительство новых линий.

Из других стран в период между 1963 и 1969 годом сколько-нибудь значительное железнодорожное строительство велось только в Албании, Испании, Турции, Финляндии, Чехословакии и Югославии. В Финляндии в 1966 году была построена новая железнодорожная линия в западной Лапландии, а также линия в юго-восточной Финляндии, в результате чего общая протяженность железнодорожной сети в Финляндии увеличилась примерно на 6%. В Испании основным событием в этой области явилось открытие в 1968 году новой линии между Мадридом и Бургасом, которая обеспечила прямое сообщение протяженностью 277 км, что на 100 км короче прежней трассы. Именно на долю этой линии совместно с несколькими другими короткими участками приходится увеличение протяженности сети Испанских государственных железных дорог, показанное в таблице 6. Общая протяженность железных дорог в Испании, включая узкоколейные линии, несколько сократилась за этот период, поскольку многие узкоколейные линии были закрыты. Общая протяженность таких линий сократилась примерно с 4 300 км в 1964 году до 3 150 км в 1969 году. В Турции увеличение протяженности железных дорог объясняется открытием в 1964 году участка длиной около 100 км между Мусом и Татваном в восточной Турции, которая в дальнейшем образует часть связи между железными дорогами Турции и Ирана. Значительные работы по строительству железных дорог ведутся в Югославии, в частности, в 1966 году были открыты новая линия Сараево-Плоче на побережье Адриатического моря протяженностью 194 км, а в 1968 г. линия Белград-Вальево, которая является частью новой линии и которая в дальнейшем соединит Белград с Баром на побережье Адриатического моря. Однако статистические данные, приведенные в таблице 6, не свидетельствуют о каком-либо увеличении протяженности железных дорог в Югославии. Это объясняется тем, что строительство новых линий стандартной колеи более чем компенсировалось закрытием узкоколейных линий, которые частично заменялись ширококолейными линиями. В 1963 году общая протяженность эксплуатировавшихся линий в Югославии составляла 11 957 км, включая 2 580 км узкоколейных линий; к концу 1968 года общая протяженность узкоколейных линий сократилась до 1 516 км.

В большинстве других стран наблюдалось некоторое сокращение общей протяженности эксплуатирующихся железных дорог в результате закрытия линий с малой грузонапряженностью, а также концентрации в некоторых случаях всех перевозок на одной линии, вместо двух существовавших ранее. Существенное сокращение протяженности линий произошло в Дании, где общая протяженность сети сократилась на 20%, причем большая часть закрытых линий приходится на частные железные дороги, где, как правило, объем движения был невелик. Протяженность железных дорог Люксембурга сократилась на 28,5%; поскольку общая протяженность сети невелика, фактическая протяженность закрытых линий составила немногим более 100 км. Наибольшее как абсолютное, так и относительное сокращение имело место в Соединенном Королевстве, где протяженность линий в период 1963-1969 гг. сократилась приблизительно на 8 000 км, или примерно на 29%. Это явилось следствием как закрытия линий относительно малой грузонапряженностью, так и концентрации перевозок на небольшом числе линий, что позволило закрыть бывшие главные линии либо целиком, либо на отдельных участках. В случае невозможности полного закрытия линий некоторые из них были на положении второстепенных и на них был разобран один из двух путей; например, все прямое сообщение между Лондоном и Бирмингемом и между Лондоном и Эксетером в настоящее время сконцентрировано на одном из двух основных маршрутов, которые раньше существовали между этими двумя пунктами. Кроме того, сокращается протяженность линий с двумя или более путями; сокращение протяженности этих линий было примерно пропорциональным сокращением общей протяженности линий. Превращение бывших двухпутных линий в однопутные, разработка бездействующих стационных путей и закрытие сортировочных станций позволило в еще большей степени сократить общую длину сети, которая в 1969 году была примерно на 30% меньше, чем в 1963 году; этому в значительной степени способствовало закрытие сортировочных станций, в результате концентрации перевозок и изменения методов эксплуатации. Значительное сокращение протяженности двухпутных линий наблюдалось также в Бельгии, Федеративной Республике Германии и во Франции. С другой стороны, увеличение объема железнодорожных перевозок, если не на всей протяженности сети, то по крайней мере на некоторых маршрутах вызвало необходимость строительства вторых путей на однопутных линиях Болгарии, Венгрии, Италии, Испании, Румынии, СССР, Турции и Швейцарии.

---

(5) Не включая зерно, свежие фрукты и овощи.

В период с 1963 г. по 1969 г. проводился значительный объем работ по электрификации многих железнодорожных линий. Общая протяженность электрифицированных линий увеличилась примерно с 74 000 км в 1963 году почти до 97 000 км в 1969 году, при этом процент электрифицированных линий увеличился с 17% до 24% примерно. Наибольшего размаха достигли работы по электрификации железных дорог в СССР, где общая протяженность таких дорог увеличилась с 20 400 км в 1963 году до 32 400 км в 1969 году. В результате были полностью электрифицированы некоторые направления, включая линии Москва-Ростов, Москва-Киев и Киев-Чоп, где советские железные дороги соединяются с чехословацкими и венгерскими железными дорогами. Значительные работы по электрификации железных дорог велись в Азии, включая большие участки главной Транссибирской магистрали. Большие успехи в области электрификации достигнуты в Федеративной Республике Германии, где за шестилетний период было электрифицировано около 3 000 км железных дорог, в результате чего к концу 1969 года общая протяженность электрифицированных железных дорог составила 8 173 км. Была закончена электрификация на нескольких важных направлениях, включая меридиональные направления Гамбург-Ганновер и Франкфурт, а также линии, связывающие Рурский промышленный район с Ганновером, Бременом и Гамбургом. Кроме того, были также электрифицированы линии, соединяющие Кельн с бельгийской и голландской границами. В других странах протяженность электрифицированных линий была не столь велика, но к таким линиям относились направления особой важности, за исключением таких стран, как Швейцария, где вся железнодорожная сеть целиком эксплуатируется на электрической тяге уже в течение нескольких лет, и Швеция, где все железные дороги, выполняющие сколько-нибудь важные перевозки, к этому времени уже были электрифицированы. За указанный период были закончены работы по электрификации некоторых линий, включая линию Вена-Грац в Австрии, часть главной линии Париж-Бретань на участке между Ле-Маном и Ренном и главную линию Париж-Гавр, а также прибрежную линию от Марселя до границы с Италией в районе Вентимилья. В Венгрии в 1967 году была закончена электрификация линии от Будапешта до границы с СССР в районе Чопа, а в Испании полностью переведены на электротягу, на различных системах тока, линия, соединяющая Мадрид с испанско-французской границей в районе Ируна и главная линия Мадрид-Кордова. В этот же период была закончена электрификация важной главной линии в Соединенном Королевстве от Лондона до Ливерпуля и Манчестера, а также линия Лондон-Борнмут.

Хотя протяженность электрифицированных линий в Италии изменилась незначительно, все же в области электрификации в этой стране за указанный период были проведены большие работы. Они включали в себя замену старой трехфазной системы тока, применявшейся в начале столетия, на новый итальянский стандарт (являющийся также одним из европейских стандартов), представляющий собой систему на постоянном токе напряжением 3 000 вольт. На некоторых линиях, где движение недостаточно велико, чтобы оправдать продолжение эксплуатации на электрической тяге, трехфазное оборудование будет снято без замены на оборудование постоянного тока напряжением 3 000 вольт.

В Европе по-прежнему существуют четыре системы электрификации, а именно: система постоянного тока напряжением в 3 000 вольт, которая имеет наиболее широкое распространение, судя по протяженности таких линий, составлявшей к концу 1969 года около 42 000 км; система постоянного тока напряжением 1 500 вольт, на долю которой приходится более 21 000 км; к двум другим основным системам относится однофазная система напряжением 15 000 вольт с частотой 162/3 герца и разработанная после войны однофазная система на токе промышленной частоты 50 герц напряжением 25 000 вольт. Последняя из упомянутых систем наиболее широко используется при новой электрификации железных дорог, включая те страны, где уже имеются линии, оборудованные системой постоянного тока напряжением 3 000 вольт; к этим странам относятся СССР, Чехословакия и Югославия. Во Франции, где имеется широкая сеть железных дорог, электрифицированных на постоянном токе напряжением 1 500 вольт, однофазная система применяется для большинства вновь электрифицируемых участков, за исключением тех линий, которые являются составной частью системы, электрифицированной на напряжении 1 500 вольт; примером этому является электрифицируемая в настоящее время линия Бург-Дижон, которая предназначена для снятия части перевозок с сильно загруженной главной линии Лион-Макон-Дижон.

Помимо электрификации, модернизация железнодорожных сетей включает работы по улучшению состояния пути с укладкой более тяжелых типов рельсов, допускающих обращение более высоких осевых нагрузок, и улучшение трассы с целью повышения скоростей движения. В течение рассматриваемого периода в целях обеспечения движения с максимальными скоростями 150-160 км/час были реконструированы различные участки линий, в частности, в Италии, Соединенном Королевстве, Федеративной Республике Германии и во Франции. В некоторых случаях допускаются еще более высокие скорости; так, в Федеративной Республике Германии и во Франции некоторые участки линий в настоящее время оборудуются для скоростей 200 км/час, и рассматривается возможность введения еще более высоких максимальных скоростей.

Автомобильные дороги

В таблице 11 содержатся последние данные по протяженности сети автомобильных дорог. Цифры даются только за один год, поскольку по ряду причин отсутствует точная сопоставимость на протяжении ряда лет. Увеличение числа километров автомобильных дорог, открытых для движения, не всегда представляет собой соответствующее увеличение сети, поскольку изменения могли быть внесены либо вследствие введения новой классификации, либо открытия для общего пользования уже существовавших автомобильных дорог. Большее значение имеет повышение качества дорог за счет применения лучших покрытий, изменения трассы, уклонов и т.д. Ввиду отсутствия очень подробных сведений такие изменения нельзя отразить статистически. Однако в отношении автомагистралей можно провести более точное сравнение. Автомагистрали, показанные в статистических данных, в основном отвечают определению, данному в пункте 69 приложения I к настоящему Бюллетеню. Кроме того, большинство автомагистралей отвечает другим требованиям, предписываемым в Конвенции Организации Объединенных Наций по дорожному движению (Вена, 1968 год), согласно которой автомагистраль "за исключением отдельных мест или во временном порядке, имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения, или в исключительных случаях - другими средствами"(6). К странам, в которых сеть автомагистралей в целом не соответствует последнему упомянутому условию, относятся Норвегия, где имеется 40 км автомагистралей с одной проезжей частью, Польша - с 207 км таких автомагистралей и Швеция - со 149 км.

(6) Конференция Организации Объединенных Наций по дорожному движению, Заключительный акт и относящиеся к ней документы (E/Conf.56/16/Rev.1, 17/Rev.1, 19), стр.9, издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № E/F.69.VIII.1.

Увеличение протяженности автомагистралей в Европе, вероятно, является наиболее существенной отличительной чертой развития автодорожной сети в Европе с 1963 года; поскольку статистические данные за 1963 и 1969 гг сопоставимы между собой, ниже приводится протяженность автомагистралей, открытых для эксплуатации в эти два года.

Протяженность открытых для эксплуатации автомагистралей

	1963	1969 или наиболее поздние имеющиеся данные
	км	км
Австрия	288	425
Бельгия	217	391
Венгрия	37	115
Греция	-	65
Дания	81	103
Испания	-	143
Италия	1 419	3 496
Нидерланды	506	927
Норвегия	5	67
Польша	139	346
Португалия	48	75
Соединенное Королевство	471	1 069
Федеративная Республика Германии	3 077	3 967
Финляндия	18	102
Франция	348	1 303
Швеция	176	525
Швейцария	78	301
Всего по вышеупомянутым странам	6 908	13 420

Единственными странами в Европе, имеющими сеть автомагистралей, покрывающих значительную часть их территории, являются Италия, Нидерланды и Федеративная Республика Германии. За последние шесть лет в Федеративной Республике Германии было построено около 900 км автомагистралей; сюда входят относительно короткие участки, завершение строительства которых позволило создать участки автомагистралей большой протяженности, пересекающих территорию страны в различных направлениях. Относительно большие работы по строительству автомагистралей, проведенные в Италии, привели примерно к аналогичному результату. Автострада дель Соле, идущая от Милана к Риму и Неаполю, была закончена в 1964 году, после чего было завершено строительство большей части ее продолжения на юг к Мессинскому заливу. В течение рассматриваемого периода было закончено строительство автомагистрали, идущей от Болоньи, где она соединяется с автомагистралью дель Соле, к побережью Адриатического моря. В 1969 году была открыта автомагистраль Неаполь-Бари и в тот же год закончено строительство автомагистрали Турин-Пьяченца. Одновременно автомагистраль, идущая на север от Турина, приблизилась до расстояния нескольких километров к Аосте, где она соединяется с дорогой, ведущей к туннелям Мон-Блан и Сен-Бернар.

В Австрии автомагистраль Вена-Зальцбург была закончена в 1967 году и начато строительство автомагистрали, ведущей через Бреннерский перевал на соединение с другой автомагистралью, строящейся в Италии. Во Франции автомагистраль Париж-Лилль была сдана в эксплуатацию в 1967 году и к концу 1969 года было закончено строительство большей части автомагистрали Париж-Марсель через Лион.

Хотя основной характеристикой данного периода в области развития сети автомобильных дорог явилось строительство автомагистралей, следует также упомянуть о некоторых других явлениях в этой области. В течение рассматриваемого периода было сдано в эксплуатацию несколько важных автомобильных туннелей. В их число входит три трансальпийских туннеля: Большой Сен-Бернарский, открытый в марте 1964 года, туннель Мон-Блан, открытый в августе 1965 года, и Сан-Бернардино, соединяющий северо-восточную Швейцарию с Тессином и Италией, который был открыт в 1967 году. Были построены также Коонский туннель под Североморским каналом в Амстердаме и туннель имени Кеннеди под заливом Шельдт, который был сдан в эксплуатацию в Антверпене в мае 1969 года и для железнодорожного сообщения открыт в феврале 1970 года.

За этот период было закончено строительство также нескольких больших мостов. В их число входит мост через Восточный Шельдт длиной 5 км, позволивший в 1965 году сократить на 30 км расстояние между Роттердамом и Флюшингом. В Португалии в 1966 году было закончено строительство моста через реку Тежу в Лиссабоне; этот мост открыт в настоящее время только для автомобильного движения, но в дальнейшем предполагается открыть по нему также железнодорожное движение.

Единственным значительным изменением в сети автодорог класса Е явилось включение в нее нескольких дополнительных дорог, в частности в Восточной Европе, благодаря присоединению некоторых восточноевропейских стран к Женевской декларации о постройке автомагистралей. В настоящее время эта Декларация пересматривается и в нее могут быть внесены некоторые изменения в отношении стандартов на конструкцию автомагистралей, а также в отношении дорог, включаемых в список международных автомагистралей.

В течение рассматриваемого периода производилось совершенствование других дорог и велось строительство обычных автомобильных дорог, не включенных в определение автомагистралей. К автомобильным дорогам с двусторонним движением относятся не только автомагистрали, и такие дороги значительной протяженности были построены в Соединенном Королевстве, где к марту 1970 года в эксплуатации находилось более 1 700 км главных автодорог

общего пользования с двусторонним движением. Некоторое отражение возросшего внимания в некоторых странах к совершенствованию и строительству дорог можно найти в таблице 12, в которой содержатся некоторые данные о капиталовложениях в дорожное строительство. Однако эти данные являются неполными, и из цифр, приведенных в этой таблице, нельзя сделать определенных выводов; кроме того, в них не внесены коррективы, отражающие рост цен.

Внутренние водные пути

В таблице 17 сведены последние имеющиеся данные, касающиеся протяженности сети внутренних водных путей. Поскольку ежегодные изменения обычно весьма невелики, в таблицу включены цифры только за последний год, но, для того чтобы получить некоторое представление о динамике за период с 1963 г. по 1969 г., составлена краткая таблица, показывающая как общую протяженность, так и протяженность водных путей, находившихся в регулярной эксплуатации, в два рассматриваемых года.

Протяженность внутренних водных путей в 1963 и 1969 годах

Страна	1963			1969		
	Всего	В регулярной эксплуатации		Всего	В регулярной эксплуатации	
		Всего	из них для судов грузоподъемностью 1 000 тонн и более		Всего	из них для судов грузоподъемностью 1 000 тонн и более
	км					
Австрия	358	358	351	358	358	351
Бельгия	2 043	1 598	463	1 970 (a)	1 533 (b)	573
Болгария	471	471	...	471	471	...
Венгрия	1 556 (c)	1 277 (d)	...	1 688	1 277	...
Германская Демократическая Республика	2 519 (c)	2 519 (c)	-	2 519 (d)	2 519 (d)	- (d)
Италия	2 655	2 655	162	2 399	2 399	162
Люксембург	-	-	-	36	36	36
Нидерланды	6 411	6 411	2 263	5 707	5 707	2 434
Польша	3 755	3 432	150	3 755	3 432	150
Румыния	1 465	1 465	...	1 713	1 115	1 075
СССР	140 700	...	...	144 800	...	...
Соединенное Королевство	1 735	1 460	16	1 148	603	-
Федеративная Республика Германии	5 855 (e)	4 489 (e)	2 616	5 938	4 416	2 830
Финляндия	6 645 (c)	6 645 (c)	...	6 674	6 674	563
Франция	10 350 (a)	7 658 (a)	1 109	8 623	7 256	1 685
Чехословакия	445	445	...	483	483	...
Швеция	736	642	98	736	642	98
Швейцария	21	21	21	21	21	21
Югославия	2 001 (c)	2 001 (c)	588	2 001	2 001	1 186
Всего, исключая СССР	49 021	43 547	...	46 240	40 943	...

(a) 1959 г.
(b) 1968 г.
(c) 1964 г.
(d) 1966 г.
(e) 1960 г.

Если исключить цифры по СССР, огромная сеть внутренних водных путей которого почти в три раза превышает общую протяженность сети внутренних водных путей всех остальных европейских стран, вместе взятых, то по остальной части Европы можно отметить сокращение общей протяженности внутренних водных путей, а также протяженности водных путей, находящихся в регулярной эксплуатации, почти на 6% по сравнению с 1963 г. Это не означает снижение роли внутренних водных путей как одного из важных видов транспорта, а скорее, как это имело место в случае железных дорог за тот же период, является результатом закрытия малоиспользуемых участков, которые не могут оправдать затраты на их содержание. Это относится, в частности, к Нидерландам, Соединенному Королевству и Франции; в Соединенном Королевстве многие внутренние водные пути были закрыты для коммерческого судоходства, но по-прежнему используются для отдыха на воде.

Однако в рассматриваемый период велось строительство новых и реконструкция существующих водных путей. Например, в СССР протяженность водных путей, оборудование которых позволяет осуществлять судоходство круглосуточно, увеличилось с 71 800 км в 1963 году до 79 300 км в 1968 году. Во многих странах наблюдался значительный прогресс в расширении и углублении внутренних водных путей с целью обеспечения прохода больших судов, что видно из приведенной выше таблицы; можно видеть значительное увеличение протяженности водных путей, способных пропускать суда грузоподъемностью 1 000 тонн и более, что, как правило, означает возможность пропуска стандартных европейских барж грузоподъемностью 1 350 тонн. Были проведены другие различные работы по обеспечению более высоких скоростей движения в результате более широкого использования самоходных судов вместо прежней системы судоходства с использованием буксиров с караванами барж. Проведены разнообразные работы по

обеспечению судоходства методом толкания, которое в период с 1963 г. по 1969 г. быстро развивалось во многих европейских странах.

Как и в случаях железнодорожного и автомобильного транспорта, основное движение на внутренних водных путях концентрируется на относительно небольшом числе маршрутов. Например, в Федеративной Республике Германии большая часть перевозок внутренним водным транспортом осуществляется по Рейну. Влияние этой концентрации перевозок на относительно ограниченной части сети иллюстрируется статистическими данными, приведенными в нижеследующей таблице, в которой показана протяженность внутренних водных путей в некоторых странах, классифицированная по грузонапряженности; участки водных путей в Федеративной Республике Германии и Нидерландах, на которых грузонапряженность была очень велика, в частности, не менее 25 млн. тонно-километрах на километр водного пути в год, относятся к Рейну, а в случае Нидерландов также к некоторым связанным с ним водным путям.

Протяженность водных путей, находящихся в регулярной эксплуатации, классифицированная по грузонапряженности (в тыс. тонно-километрах на километр водного пути), 1969 год

	< 100	100- < 500	500- <1 000	1 000- < 5 000	5 000- <10 000	10 000- < 25 000	25 000- < 50 000	50 000 и более	Всего
Австрия	-	7	-	351	-	-	-	-	358
Бельгия	143	263	101	598	208	220	-	-	1 533
Нидерланды[a]	2 342	710	407	746	286	391	200	147	5 229
Польша[b]	2 371	542	44	798	-	-	-	-	3 755
Федеративная Республика Германии	612	513	38	1 351	909	485	173	334	4 415
Франция	1 401	1 855	1 218	2 280	480	292	-	-	7 526
Швейцария	-	11	-	10	-	-	-	-	21
Югославия	611	324	205	235	519	69	-	-	1 963

(a) Исключая судоходные пути на Иссельском озере и т.д.
(b) Все внутренние водные пути независимо от того, находятся ли они в регулярной эксплуатации или нет.

Среди наиболее важных работ по совершенствованию и увеличению протяженности сети внутренних водных путей, предпринятых в период 1963-1969 гг., можно упомянуть улучшение судоходных условий на Мозеле в 1964 году от места его слияния с Рейном у Кобленца до Тионвиля, которое было предпринято специальным управлением, в которое входили представители Люксембурга, Федеративной Республики Германии и Франции. В настоящее время этот водный путь может пропускать стандартные европейские баржи грузоподъемностью 1 350 тонн. В тот же год в СССР был открыт Волго-Балтийский канал протяженностью 361 км, способный пропускать суда грузоподъемностью до 5 000 т. В 1966 году был открыт Северный канал, соединяющий угольные месторождения Северной Франции с Парижем и обеспечивающий намного более прямое сообщение для крупных судов, чем существовавший прежде водный путь. Примерно два года спустя был открыт другой канал на севере Франции между Дюнкерком и Дененом, позволяющий пропускать суда большой грузоподъемности; в Арзвилле на канале Марна-Рейн в Восточной Франции было закончено строительство судоподъемника, заменившего каскад из 17 шлюзов. В Федеративной Республике Германии было закончено улучшение судоходных условий на реке Некер до Плохингена. Продолжались работы на соединении Рейн-Майна, с одной стороны, и Дунай, с другой стороны. К концу 1969 года были улучшены судоходные условия на Майне до Бамберга, и было построено 32 км каналов между Бамбергом и Хаузеном компанией Рейн-Майна-Дунай, которая вела это строительство и затем передала канал для эксплуатации правительству Федеративной Республики Германии. После этого компания сконцентрировала свои работы на следующем участке до Нюрнберга.

На Рейне за указанный период было закончено улучшение судоходных условий между швейцарской границей и Страсбургом, причем последний участок близ Страсбурга был открыт для эксплуатации в 1970 году. В то же время между правительствами Франции и Федеративной Республикой Германии было достигнуто соглашение реконструкции водного пути по Рейну между Страсбургом и границей между Францией и Федеративной Республикой Германии в Лаутербурге, включая строительство двух шлюзов и работы по сооружению гидроэлектростанций. Продолжались также работы по углублению дна Рейна на 40 см между французской границей и Сен-Гоаром, причем участок между Обервезелем и Сен-Гоаром был закончен в конце 1969 года.

На Дунае значительно продвинулись выполняемые совместно Румынией и Югославией работы по совершенствованию водного пути через Железные Ворота и устранению препятствий для судоходства на этом участке. В ходе этих работ предусмотрено строительство шлюзов на каждом берегу, и к концу 1969 года строительство шлюза на румынском берегу было частично закончено и его можно было сдать во временную эксплуатацию. Шлюз на югославском берегу должен быть окончательно сдан в эксплуатацию в 1970 году; это позволит закрыть шлюз на румынском берегу для завершения его постройки. Строительные работы в районе Железных Ворот привели к временным трудностям с движением судов, которое в 1969 году по этой причине фактически было приостановлено на десять дней.

Нефтетрубопроводы

Трубопроводы для транспортировки сырой нефти и нефтепродуктов являются самым новым видом внутреннего транспорта в Европе. Только в Румынии и СССР трубопроводы находились в эксплуатации в течение довольно значительного времени, и даже в этих странах за период 1963-1969 гг. их протяженность значительно выросла. В статье 1 таблицы 29 дается протяженность трубопроводов, открытых для эксплуатации в различных странах; при этом в большинстве случаев короткие трубопроводы общей протяженностью менее 50 км не учитывались. Большая часть существующей европейской трубопроводной сети была построена после 1963 года. На конец этого года основными трубопроводами, находящимися в эксплуатации в Западной Европе, были следующие: так называемый южно-европейский трубопровод от Лавера близ Марселя до Страсбурга с ответвлением до Карлсруэ в Федеративной Республике Германии протяженностью 750 км; несколько трубопроводов, начинающихся в Италии, включая трубопровод, идущий от Генуи через Феррару и Большой Сен-Бернарский туннель к Коломбе в Швейцарии; трубопроводов Генуя-Кремона и Порто-Маргера (Венеция)-Мантуя. Все эти трубопроводы были пущены в эксплуатацию в течение 1963 года. Другими трубопроводами, уже находящимися в эксплуатации в Западной Европе к началу данного года, являлись трубопровод Роттердам-Кельн, который в 1963 году был удлинен до Франкфурта, и трубопровод Вильгельмсхафен-Реклингхаузен в Федеративной Республике Германии. Все эти трубопроводы использовались для перекачки сырой нефти. Действовали также другие трубопроводы для перекачки нефтепродуктов, включая, в частности, во Франции трубопровод Гавр-Париж и пять трубопроводов в Соединенном Королевстве. Однако протяженность трубопроводов в СССР, которая составляет в общей сложности около 24 000 км, намного превышает протяженность всех западноевропейских трубопроводов, вместе взятых.

С 1963 года протяженность эксплуатирующихся трубопроводов в СССР увеличилась примерно на 50%, причем большая часть этого прироста обслуживает чисто внутренние потребности этой страны. Однако некоторые новые трубопроводы, построенные в СССР, предназначены для перекачки нефти на запад в Германскую Демократическую Республику, Венгрию, Польшу и Чехословакию. Этот трубопровод и его ответвления представляют собой бо́льшую часть километража трубопроводов в этих странах, показанного в таблице 29.

В Западной Европе основной прирост трубопроводной сети после 1963 года включает в себя, в частности, Центральноевропейский трубопровод, идущий от Генуи через Феррару, Шплюгинский перевал, восточную Швейцарию и Линдау до Ингольштадта в Федеративной Республике Германии. Его строительство было закончено в 1966 году и эксплуатация на полную мощность началась в следующем году. В 1966 году южноевропейский трубопровод был соединен со швейцарским нефтеперегонным заводом в Кressье с помощью ответвления, идущего от Безансона во Франции. В 1967 году был открыт трубопровод между Страсбургом и Саарбрюкеном. В Соединенном Королевстве в 1968 году был открыт трубопровод Темза-Мерсисайди.

Цифры, приведенные в таблице 29, не в полной степени отражают развитие трубопроводной сети, поскольку помимо вступающих в строй новых трубопроводов увеличивалась пропускная способность некоторых уже действующих трубопроводов за счет установки более мощных насосов или увеличения диаметра труб. Например, в Соединенном Королевстве нефтепровод, идущий от Финнарта на западном побережье Шотландии в Гренджмут на восточном побережье, который первоначально имел диаметр труб 30 см (12 дюймов), в 1969 году был заменен 50 см трубами (20 дюймов).

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Железные дороги

Статистические данные, приведенные в таблице 7, показывают почти полную замену в 1969 году паровой тяги тепловозной и электрической, за исключением небольшого числа стран. Использование паровой тяги прекращено на железных дорогах Бельгии, Ирландии, Люксембурга, Нидерландов, Соединенного Королевства и Швейцарии. Оно составляет менее 10% от общей мощности в лошадиных силах на железных дорогах Дании, Норвегии и Швеции. Судя по имеющимся статистическим данным, к концу 1969 года на долю паровой тяги приходилось 50 и более процентов общей мощности тяговых единиц на двух крупных железнодорожных системах, а именно в Греции и Турции. Другими странами, где паровая тяга все еще составляет значительную долю общей мощности тяговых единиц, являлись Испания, Португалия, Финляндия, Чехословакия, Югославия и, возможно, еще одна или две другие страны Восточной Европы, а именно Венгрия и Польша, в отношении которых не было данных, которые можно было бы включить в таблицу 7.

Благодаря лучшему использованию тепловозов и электровозов по сравнению с паровозами снятие с эксплуатации паровозов почти во всех случаях сопровождалось сокращением общей мощности тяговых единиц в лошадиных силах. Например, во Франции общая мощность в лошадиных силах, как видно из таблицы 7, сократилась с 14 349 000 в 1963 году до 12 550 000 в 1969 году (12,5%). В Италии общая мощность в лошадиных силах сократилась с 8 089 000 в 1963 году до 6 878 000 в 1969 году (15%), что произошло не только в результате списания значительного числа паровозов, но также благодаря замене трехфазной системы электрификации на ряде линий новым итальянским стандартом электрификации на переменном токе напряжением 3 000 в; несмотря на некоторое увеличение протяженности электрифицированных линий в Италии, число электровозов сократилось за указанный период с 1 812 до 1 776, а соответствующая мощность в лошадиных силах сократилась с 5 318 000 до 5 020 000. В Испании, несмотря на то, что широкая замена тяги на тепловозную и электрическую началась совсем недавно, общая мощность в лошадиных силах сократилась с 6 077 000 в 1963 году до 3 906 000 в 1969 году (35%).

Раздел таблицы 7, отражающий число новых тяговых единиц, пущенных в эксплуатацию в течение лет, по которым имеются данные, не свидетельствует о ярко выраженной тенденции. Данные по электрической и тепловозной тяге свидетельствуют об очень существенных колебаниях; в некоторых случаях сравнительно большое число тяговых единиц было пущено в эксплуатацию, что происходило тогда, когда на значительной протяженности линий

вводился новый вид тяги, а в других случаях цифры в отношении новых тяговых единиц чрезвычайно низки, поскольку вследствие того, что электрическая и тепловозная тяга на большинстве железных дорог начала вводиться относительно недавно, очень небольшое число тяговых единиц существующего подвижного состава требовало замены. Только в Италии и Швейцарии и в какой-то степени в Австрии, Федеративной Республике Германии и в Швеции имеются электровозы, достигшие предельного срока нормальной эксплуатации и требующие своей замены; в Швейцарии списание электровозов откладывается, поскольку все имеющиеся тяговые единицы приходится оставлять в эксплуатации ввиду роста объема перевозок.

Наблюдается общее сокращение числа пассажирских вагонов на большинстве железных дорог, по которым приведены данные в таблице 7. Единственными исключениями были Австрия, Италия, Турция и Швейцария, где за период 1963-1969 гг. общее число пассажирских вагонов несколько возросло. Более высокие цифры приводятся для Греции и Португалии за 1968 и 1969 гг. по сравнению с 1963 годом, причиной чему является то обстоятельство, что в статистику за 1963 г. не были включены данные по различным частным железным дорогам. Поскольку вместимость новых пассажирских вагонов, как правило, больше вместимости заменяемых, число мест изменилось сравнительно незначительно и, по существу, в некоторых странах даже несколько возросло, несмотря на общее сокращение числа вагонов. Единственной страной, в которой наблюдалось фактическое существенное сокращение как числа вагонов, так и числа мест в период 1963-1969 гг., было Соединенное Королевство, где начавшееся около 3 лет назад снятие с эксплуатации подвижного состава, являвшегося либо излишним, либо сохранявшемся только на случай периодического возрастания объема перевозок, активно продолжалось в течение рассматриваемого периода; в этой стране закрытие многих линий для пассажирского сообщения также содействовало сокращению общей потребности в пассажирских вагонах. В статистических данных невозможно отразить улучшение качества пассажирских вагонов, которое наблюдалось на всех железных дорогах. Довольно общее явление роста скоростей движения пассажирских поездов привело к ряду изменений в конструкции вагонов и в некоторых случаях повлекло за собой появление дополнительных удобств для пассажиров, например кондиционирование воздуха и улучшение ресторанного обслуживания. Лучшие условия для ночных поездов обеспечивались также за счет существенного увеличения числа вагонов со спальными местами, а также введение некоторого количества спальных вагонов с большим числом одноместных купе.

В большинстве стран наблюдалось уменьшение общего числа грузовых вагонов, однако за исключением Бельгии, Ирландии, Испании, Нидерландов, Соединенного Королевства и Югославии, где отмечалось некоторое увеличение общей грузоподъемности вагонов. В течение данного периода по-прежнему наблюдалась тенденция к специализации использования вагонов, которая наметилась уже несколько лет назад. Это находит свое отражение в увеличении общего числа и грузоподъемности специальных вагонов, что характерно почти для всех железных дорог. Это явление зачастую сопровождалось увеличением числа и грузоподъемности вагонов, принадлежащих частным владельцам, которые, как правило, имеют специальную конструкцию. В число специализированных вагонов входят вагоны очень большой грузоподъемности, вагоны для перевозки некоторых видов грузов навалом, оборудованные устройствами для их быстрой погрузки и выгрузки, а различные типы изотермических вагонов и вагонов-ледников. В последнее время вводились в эксплуатацию специальные вагоны-платформы, предназначенные для перевозки автомобилей и больших контейнеров, использование которых быстро возрастает. Например, во Франции в 1969 году было введено в эксплуатацию 200 тележечных вагонов, предназначенных для перевозки контейнеров габаритной длиной 18,4 м, и в 1970 году предполагалось поставить новую партию таких вагонов. Первые такие вагоны не были оборудованы ударно-поглощающими устройствами, поскольку их предполагалось эксплуатировать в маршрутных контейнерных поездах; последующие вагоны должны быть оборудованы специальными ударно-поглощающими устройствами, с тем чтобы их при необходимости можно было использовать по отдельности. На Британских железных дорогах было пущено в эксплуатацию значительное число тележечных вагонов-платформ для использования в маршрутных контейнерных поездах. Эти вагоны предназначены для перевозки двух контейнеров длиной 6 м (20 футов) или одного контейнера длиной 12 м (40 футов).

Автомобильный транспорт

Статистические данные по дорожно-транспортным средствам приведены в таблицах 13 и 14. В первой таблице содержатся данные о числе транспортных средств в различных странах, а во второй приводятся данные по новым транспортным средствам, зарегистрированным в течение года.

Статья 1 таблицы 13 относится к велосипедам с подвесным двигателем, или мопедам. Эти данные являются в некоторой степени неполными, но в основном они свидетельствуют о сравнительно небольшом изменении числа мопедов, эксплуатировавшихся в период 1963-1969 гг. Только в Федеративной Республике Германии отмечается весьма существенное уменьшение числа мопедов. Число такого рода транспортных средств несколько сократилось с 1963 г. по 1968 г. в Бельгии и в Норвегии, но затем немного возросло в 1969 году. В других странах наблюдалось умеренное увеличение, за исключением Италии и Швейцарии, где число мопедов существенно возросло; большое повышение числа мопедов в Швейцарии можно объяснить смягчением правил выдачи удостоверений, регламентирующих их использование. Вполне очевидно, что тенденция изменения числа мопедов едва ли связана с тенденцией изменения числа легковых автомобилей относительно численности населения или относительно ВНП, приходящегося на душу населения, и совершенно очевидно, что мопеды не рассматриваются как заменитель мотоцикла или легкового автомобиля.

Совсем другое положение отмечалось в отношении мотоциклов. Наблюдается общее сокращение числа мотоциклов - зачастую весьма значительное - во всех странах, за исключением тех, где число легковых автомобилей относительно численности населения является довольно низким. Фактически число мотоциклов возросло только в тех странах, в которых в 1969 году на 1 000 жителей приходилось менее 100 легковых автомобилей. Такими странами являлись: Венгрия, Греция, Германская Демократическая Республика, Испания, Кипр, Польша, Португалия, Турция, Чехословакия и Югославия. В связи с нехваткой данных трудно провести какое-либо сравнение между числом мотоциклов относительно численности населения и ВНП, приходящегося на душу населения. Однако представляется,

что только в тех странах, где среднее значение ВНП,приходящегося на душу населения,является низким,число мотоциклов по-прежнему увеличивается; это, несомненно, относится к Греции, Испании, Португалии и Турции, где,как видно из таблицы 2, ВНП, приходящийся на душу населения, был относительно низким. В Соединенных Штатах ситуация была исключительной. В этой стране, учитывая ее размеры и численность населения, наблюдалось чрезвычайно небольшое число мотоциклов примерно до 1960 года, когда число мотоциклов начало увеличиваться, и число таких транспортных средств за пять лет в период между 1963-1969 гг. более чем удвоилось, несмотря на то обстоятельство, что по сравнению с любой другой страной мира Соединенные Штаты имели наибольшее число легковых автомобилей относительно численности населения и что они обладали также самым высоким ВНП, приходящимся на душу населения.

За шестилетний рассматриваемый период число легковых автомобилей постоянно увеличивалось во всех странах, для которых приведены статистические данные в таблице 13. Исключительный рост числа личных автомобилей неизбежно оказал влияние на общественный транспорт, что нашло свое отражение в небольшом увеличении числа автобусов почти во всех странах. В Соединенном Королевстве в 1969 году наблюдалось фактически некоторое уменьшение числа автобусов по сравнению с 1963 годом. Наблюдавшееся повсеместное увеличение числа автобусов, возможно, в некоторой степени не полностью отражает изменение роли автобусных перевозок, как об этом можно судить из довольно отрывочных данных, согласно которым средняя вместимость автобуса росла гораздо быстрее, чем число автобусов, что можно проследить по цифрам, относящимся к классификации автобусов по числу мест для сидения, и цифрам, относящимся к вместимости автобусов, приведенным по некоторым странам.

Трудно сделать какие-либо другие выводы из цифр, приведенных в таблице 14, относящихся к числу новых сданных в эксплуатацию транспортных средств, поскольку они являются весьма неполными. Они не свидетельствуют о какой-либо выраженной тенденции. Наблюдается довольно общее сокращение числа новых зарегистрированных мотоциклов, как это можно было ожидать, судя по общему сокращению использования таких транспортных средств,хотя число новых мотоциклов, зарегистрированных в 1969 году в некоторых странах, было несколько выше соответствующих цифр за 1968 год. Что касается легковых автомобилей, то в большинстве случаев число зарегистрированных новых автомобилей было несколько выше к концу периода, чем в 1963 году. Рост общего числа легковых автомобилей, разумеется, обязательно ведет к некоторому увеличению числа новых транспортных средств, предназначенных для замены старых, но, судя по данным таблицы 14, представляется, что темпы роста числа легковых автомобилей увеличиваются. Число новых легковых автомобилей, пускаемых в эксплуатацию в любой отдельный год, подвержено ряду случайных влияний. Например, изменение правил, регламентирующих аренду, может повлиять на число приобретаемых автомобилей, и этим обстоятельством можно частично объяснить сокращение числа новых легковых автомобилей, зарегистрированных в Соединенном Королевстве в 1969 году, по сравнению с 1968 годом. С другой стороны, из Швейцарии сообщают, что одним из факторов, приведших к росту числа новых автомобилей, зарегистрированных в этой стране в 1969 году, являлось досрочное приобретение легковых автомобилей, импортируемых из Федеративной Республики Германии, с тем чтобы избежать влияния ревальвации марки ФРГ.

За период 1963-1969 гг. число грузовых автомобилей увеличилось во всех странах, за исключением Исландии, где очень небольшой грузовой парк с 1963 г. по 1969 г. сократился примерно на 12%. Темпы роста в других странах колебались от очень низких величин в Ирландии и Соединенном Королевстве, до более 50%: в Польше (53%), Югославии (60%), Нидерландах (62%), Греции (79%), Швейцарии (89%) и, наконец Испании, где увеличение составило целых 164%. Вероятно, наблюдалось существенное увеличение парка грузовых автомобилей и в некоторых других странах, данные по которым не приведены в таблице 13. Весьма существенный рост парка грузовых автомобилей в Испании можно связать с улучшением ее дорожной сети и с ростом экономической активности в стране; в 1969 году индекс промышленного производства составил 186 (третий по величине в Европе), а индекс ВНП - 144 (оба индекса взяты по отношению к 1963 году). Возможно, что увеличение грузоподъемности парка грузовых автомобилей в Испании было еще бо́льшим, чем увеличение числа транспортных средств, поскольку число транспортных средств в группах более высокой грузоподъемности увеличилось больше, чем число транспортных средств в среднем. Увеличение числа транспортных средств более высокой грузоподъемности является характерной особенностью для большинства стран. Оно сопровождалось увеличением числа транспортных средств в группах меньшей грузоподъемности или в некоторых случаях, уменьшением числа транспортных средств в группах средней грузоподъемности (3-7 тонн). Это особенно справедливо в отношении Соединенного Королевства, где число транспортных средств грузоподъемностью 10 тонн и более увеличилось в 1969 году с 51 300 до 171 000. Число транспортных средств грузоподъемностью от 3 до 5 тонн сократилось с 160 600 в 1963 году до 78 000 в 1969 году. Число транспортных средств грузоподъемностью от 5 до 10 тонн увеличивалось до 1968 года, а затем несколько сократилось; при этом растущие темы списания автомобилей в 1969 году объясняются введением государственных испытаний на соответствие грузовых транспортных средств эксплуатационным требованиям.

Информация в отношении того, использовались ли транспортные средства для перевозок за счет третьих лиц или для перевозок за собственный счет, является весьма ограниченной, но представляется, что число транспортных средств, используемых для перевозок за счет третьих лиц, повышалось не так быстро, как число транспортных средств, используемых для перевозок за собственный счет; к такому выводу можно прийти, если сравнить итоговые цифры в статье 27 таблицы 13 относительно числа транспортных средств, использовавшихся в перевозках за счет третьих лиц, с общим числом грузовых транспортных средств, показанным в статье 6 той же таблицы. Поскольку, однако, автомобили большей грузоподъемности шире используются в перевозках за счет третьих лиц,темпы увеличения грузоподъемности, возможно, не столь сильно отличаются от темпов увеличения грузоподъемности транспортных средств вообще.

Внутренний водный транспорт

Статистические данные по судам внутреннего водного транспорта приведены в таблицах 18, 19 и 20. Таблица 18, в которой содержатся данные в отношении эксплуатирующихся судов, классифицированных по типу грузоподъемности, не свидетельствует о какой-либо определенной тенденции за период 1963-1969 гг. В целом наблюдается небольшое уменьшение грузоподъемности, но вместе с тем отмечается существенная разница между различными странами. Как показывают цифры, приведенные в статье 37 таблицы 18, наблюдается сокращение числа судов во всех странах, за исключением Болгарии, Польши и Югославии, где число судов несколько увеличилось, и Нидерландов, гле изменений не произошло. В тех случаях, когда наблюдалось увеличение грузоподъемности,оно было пропорционально несколько больше, чем увеличение числа судов, а в некоторых странах отмечалось некоторое увеличение грузоподъемности, несмотря на уменьшение числа судов. Это объясняется тем, что большинство введенных в эксплуатацию судов, как можно судить по данным таблицы 19, входит в группу судов большей грузоподъемности, а также тем, что с эксплуатацией было снято больше судов из группы малой грузоподъемности, чем судов из группы более высокой грузоподъемности. Это соответствует общей тенденции использования более крупных судов в результате улучшения и расширения некоторых основных европейских водных путей в период 1963-1969 гг. Однако сравнительно большая часть малых судов сохраняется в эксплуатации, что объясняется существованием значительной протяженности водных путей ограниченной пропуской способности; например, в Италии, несмотря на введение в эксплуатацию в период 1963-1968 гг. определенного числа судов грузоподъемностью 400 тонн и более, наблюдалось также увеличение числа судов грузоподъемностью менее 250 тонн.

Важной особенностью динамики развития флота внутреннего плавания за этот период являлось увеличение роли самоходных судов по сравнению с несамоходными. Это видно из диаграммы 1, в которой показана грузоподъемность, приходящаяся на основные категории судов. Эта тенденция продолжается уже в течение ряда лет, и широко применявшаяся ранее практика использования буксиров для транспортировки караванов барж быстро отмирает. Многие все еще эксплуатирующиеся баржи в настоящее время буксируются самоходными судами. В диаграмме показано также распределение мощности в лошадиных силах самоходными судами и самоходными наливными судами, с одной стороны, и буксирами, с другой, и можно видеть, что во всех случаях, по которым имеются данные за 1963 и 1969 гг. (в некоторых случаях за 1968 год), доля мощности, приходящаяся на буксиры за более поздний год,была меньше.

Возможно, что уменьшение численности буксирного флота было бы еще больше, если бы в последние годы наблюдалось широкое применение метода толкания, при котором самоходные суда транспортируют одну или несколько барж не методом буксирования, а методом толкания. Эта система позволяет обеспечить значительную экономию в численности экипажей и позволяет более эффективно использовать мощность судна. Однако этот метод нельзя применять на всех водных путях, но он применяется все шире по мере того, как на многих наиболее важных реках и каналах проводятся необходимые технические мероприятия. В вышеупомянутой диаграмме приведена доля буксиров, которые оборудованы для транспортировки барж методом толкания, и следует отметить, что в Польше более половины мощности буксиров в лошадиных силах приходится на толкачи. Часть диаграммы, в которой показана грузоподъемность, дает представление о том, какая доля грузоподъемности флота различных стран приходится на суда, транспортируемые методом толкания. Соответствующие цифры, показывающие абсолютное число судов и их грузоподъемность, приведены в статьях 4 и 6 таблицы 18.

Несмотря на меры по модернизации флотов, значительную долю судов во многих странах все еще составляют очень старые суда. Как видно из таблицы 20, это в особенности касается барж; в некоторых странах более 3/4 буксируемых барж имеют возраст более 40 лет. Соответствующие органы уделяют большое внимание проблеме чрезмерно старых судов, и владельцам судов предоставляются субсидии, поощряющие их списывать старые суда. В Федеративной Республике Германии такая политика привела к тому, что в 1969 году было списано почти в три раза больше судов, чем в 1968 году, но эта проблема все еще остается сравнительно острой.

Смешанные перевозки

Основным событием в период 1963-1969 гг. в области смешанных перевозок явилось введение в эксплуатацию больших контейнеров(7) или, как их иногда называют, трансконтейнеров. Длина многих из них составляет 6 м (20 футов), но существуют также контейнеры стандартной длины 9 и 12 м (30 и 40 футов), а также контейнеры другой длины. Международная организация по стандартизации (МОС) разработала стандарты для этих контейнеров, предусматривающие основные характеристики и размеры, в соответствии с которыми в настоящее время строятся многие из этих контейнеров.

К концу 1969 года эксплуатировалось несколько тысяч больших контейнеров, в основном длиной 6 м (20 футов), однако в отношении точного числа таких контейнеров нет полных статистических данных. Эти контейнеры включены в таблицу 27, но вместе с контейнерами средних размеров (см. определение 144 в приложении I). Кроме того, в таблицу вошли не все европейские страны, использующие контейнеры в значительной степени, к тому же данные, приведенные в этой таблице, ограничены контейнерами, являющимися собственностью железнодорожных управлений или допущенными ими к перевозкам. Возможно, не включено значительное число больших контейнеров, используемых в перевозках между Северной Америкой и Европой, а также контейнеров, которые начали применяться в сообщении между Европой и Австралией. В таких перевозках не всегда принимает участие европейский железнодорожный транспорт, поскольку контейнеры могут перевозиться на относительно короткие расстояния автотранспортом.

Большая часть показанного в таблице 27 прироста числа больших и средних контейнеров(8), в особенности прирост с 1968 г. по 1969 г.,почти полностью объясняется введением в эксплуатацию новых больших контейнеров.

(7) См. определение 143 "a" (Приложение I).

(8) См. определение 144 (Приложение I).

Например, в Бельгии в 1969 году из общего числа 4 347 больших и средних контейнеров большие контейнеры составили 1 986. Общее число контейнеров 6 061, показанных для Соединенного Королевства, полностью относится к большим контейнерам, используемым в перевозках маршрутными контейнерами поездами в этой стране. Исключение таких контейнеров из общего числа контейнеров, являющихся собственностью железных дорог, которые приведены в позиции "B" и их включение в позицию "C" за 1969 год ("контейнеры, принадлежащие частным владельцам и допущенные к перевозкам железнодорожными управлениями"), явилось следствием учреждения специального вспомогательного органа Британских железных дорог, занимающегося всеми станционными операциями, связанными с контейнерными маршрутными поездами и, таким образом, несущего ответственность за эксплуатацию контейнеров. Во Франции относительно большая доля контейнеров, принадлежащих частным владельцам и допущенных железнодорожными управлениями, объясняется в некоторой степени аналогичной ситуацией; на французских железных дорогах в течение ряда лет существует вспомогательный орган "Compagnie Nouvelle ces Cadres", который является владельцем и несет частичную ответственность за использование большого числа контейнеров, транспортируемых французскими железными дорогами.

Растущее использование контейнеров сопровождалось также поставкой других видов оборудования. На железных дорогах пришлось создавать специальные станции для обработки контейнеров, оборудованные специальными погрузочно-разгрузочными механизмами для быстрой перегрузки контейнеров с автодорожных транспортных средств на железнодорожные вагоны и наоборот. Например, во Франции существует двадцать одна специальная станция для обработки контейнеров, перевозимых по железной дороге, и еще семнадцать таких станций должно было быть введено в эксплуатацию в 1970 году; в Федеративной Республике Германии ведется строительство тридцати трех контейнерных станций, оборудованных для обслуживания всех видов смешанных перевозок. Уже упоминалось о необходимости наличия специальных транспортных средств для перевозки контейнеров, в частности больших контейнеров. В Северной Атлантике уже совершают рейсы специальные контейнерные суда, и в 1969 г. было введено в эксплуатацию двадцать таких судов общей вместительностью 13 700 контейнеров длиной 6 м (20 футов); за ними должны последовать новые суда. В течение того же года между Европой и Австралией стали совершать рейсы 9 судов, общей вместительностью 11 400 контейнеров длиной 6 м (20 футов); еще пять таких судов должно было быть сдано в эксплуатацию в 1970 году. Два контейнерных судна было введено в эксплуатацию Британскими железными дорогами для перевозок через Ламанш.

Прогресс в области малых контейнеров[9] был гораздо менее впечатляющим. Эти контейнеры зачастую использовались в перевозках, которые по существу не были смешанными; целью их применения было только облегчение погрузочно-разгрузочных операций и перегрузок малых партий грузов в железнодорожном сообщении. Разумеется, они применялись также и для смешанных перевозок в полном смысле слова, т.е. их погрузка производилась на предприятиях грузоотправителя, они перевозились автомобильным транспортом до железнодорожной станции и затем после железнодорожной перевозки доставлялись автомобильным транспортом грузополучателю. Возможно, что для таких перевозок более характерным было использования поддонов; в настоящее время эксплуатируется большое число поддонов.

Существует также ряд других видов смешанных перевозок, в процессе которых используется специализированное оборудование. К перевозкам относится, в частности, перевозка дорожно-транспортных средств на железнодорожном подвижном составе. В этот вид перевозок входят так называемые перевозки "piggy-back", которые получили особо широкое распространение в Федеративной Республике Германии и Франции. В этом виде перевозок используются специальные железнодорожные вагоны-платформы, предназначенные либо для погрузки на них специальных автомобильных прицепов, либо, в некоторых случаях, обычных дорожно-транспортных средств. В отношении числа транспортных средств, участвующих в таких перевозках, последних статистических данных не имеется.

В других видах смешанных перевозок железнодорожный транспорт участия не принимает. Наиболее широко распространенным видом транспортного обслуживания являются, по-видимому, перевозки с перегрузками без применения грузоподъемных механизмов. Такого рода операции получили весьма широкое распространение при коротких или средних морских перевозках, когда конструкция судов допускает въезд дорожно-транспортного средства непосредственно на морской паром. Значительное число такого рода судов эксплуатируется в сообщении с Великобританией, а также между скандинавскими странами и континентальной Европой. Иногда в этих перевозках участвуют суда, которые оборудованы для работы в качестве железнодорожных паромов. Новым типом смешанных перевозок, который появился в Европе в 1969 году, явилась так называемая система "LASH" (судно для перевозки лихтеров). Эта система предусматривает использование морских судов специальной конструкции, которые способны перевозить на борту по нескольку барж. До сих пор такого рода сообщение осуществлялось с Северной Америкой; при этой системе морское судно берет на борт суда внутреннего плавания, загруженные в каком-либо пункте внутренних водных путей на территории Соединенных Штатов. Затем баржи перевозятся через Северную Атлантику и выгружаются в одном из европейских портов; первым портом разгрузки является Роттердам. Затем из Роттердама баржи методом буксирования или методом толкания транспортируются по Рейну к пункту их назначения в Федеративной Республике Германии.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

В течение рассматриваемого периода использование сети транспортных путей стало более интенсивным, при этом увеличение интенсивности использования железных дорог было значительно меньше, чем других видов транспорта. Если измерять степень использования железнодорожной сети в пассажиро-километрах и тонно-километрах на километр линии, то можно видеть, что на всех основных железнодорожных системах эти показатели будут несколько выше в конце периода. Если в качестве измерителя брать такой показатель, как число поездо-километров

---

(9) См. определение 145 (Приложение I).

на километр линии, то результаты будут несколько иными. В отношении числа грузовых поездо-километров рост в ряде случаев меньше, поскольку использование более тяжеловесных поездов позволило соответственно сократить число поездо-километров. В Ирландии, Люксембурге, Норвегии, Соединенном Королевстве, Федеративной Республики Германии и Швеции фактически наблюдается некоторое уменьшение общей интенсивности движения поездов.

В период 1963-1969 гг. использование сети автомобильных дорог стало значительно интенсивнее, но размеры роста нельзя выразить в цифрах в связи с неполными соответствующими данными. Существует весьма широкая разница между различными странами как в отношении средней интенсивности движения за любой данный год, так и в отношении размеров увеличения за шестилетний период. Большая разница по странам в любой данный отрезок времени иллюстрируется диаграммой II, на которой показано число дорожно-автотранспортных средств по отношению к общей протяженности дорожной сети в километрах. Разумеется, это не является прямым показателем среднего использования сетей в различных странах ввиду разницы как по составу автодорожного парка, так и по степени использования транспортных средств; однако данная диаграмма может служить в качестве весьма приблизительного показателя разницы в средней интенсивности движения на автодорожных сетях, взятых в целом.

Использование сети внутренних водных путей значительно возросло во всех странах, по которым имеются статистические данные, за исключением Соединенного Королевства, где сеть внутренних водных путей играет весьма значительную роль в общих грузовых перевозках и где средняя грузонапряженность, выраженная в тонно-километрах на километр водного пути, всегда была очень низка вследствие весьма ограниченной пропускной способности большинства водных путей.

Предыдущие замечания относятся к усредненным данным и не отражают разительную разницу между различными участками той или иной сети в пределах отдельной страны. В качестве иллюстрации можно привести среднюю грузонапряженность на Рейне между портами Рура и голландской границей, которая составляла 104 млн. тонно-километров на километр в 1968 году, в то же время как средняя грузонапряженность всех водных путей Федеративной Республики Германии, регулярно используемых для перевозок, составляла 10,9 млн. тонно-километров на километр.

Почти повсеместно наблюдалось увеличение степени использования железнодорожного подвижного состава. Однако в отношении использования тяговых единиц нельзя провести статистического сопоставления вследствие смены видов тяги; резкое сокращение числа тяговых единиц и, - в тех случаях, когда имеются статистические данные, - общей мощности в лошадиных силах в целом, сопровождалось некоторым увеличением объема перевозок, что указывает на лучшее использование или повышение производительности. В области использования пассажирских вагонов не прослеживается четкой тенденции, поскольку данный показатель в большой степени зависит от изменений в области пассажирских перевозок, положение которых сильно меняется по странам (см. таблицу 8). Однако в Швеции, где отмечается сокращение числа пассажиро-километров на 9%, использование пассажирских вагонов несколько возросло в результате сокращения числа вагонов. В Соединенном Королевстве сокращение числа вагонов на 40% привело к значительному улучшению их использования даже в тех случаях, когда наблюдалось некоторое сокращение объема пассажирских перевозок.

Что касается использования грузовых вагонов, то существуют различные индексы измерения их использования или производительности. Один из них, представляющий среднюю продолжительность оборота вагона, приведен в статье 16 таблицы 8. В целом цифры свидетельствуют о некотором увеличении времени оборота или, другими словами, увеличении среднего промежутка времени между двумя последовательными погрузками вагонов. Однако это необязательно означает снижение эффективности их использования, поскольку средняя продолжительность оборота вагона зависит от ряда факторов, которые не находятся под контролем железнодорожных управлений. При прочих равных условиях время оборота несколько увеличивается при увеличении средней дальности перевозки, что фактически имело место на большинстве железных дорог в период 1963-1969 гг. Наиболее серьезное влияние оказывают изменения грузопотоков, что может отражаться на доле километров, проходимых порожняком, и колебания в размерах перевозок, что может привести к тому, что в некоторые периоды вагоны будут простаивать из-за отсутствия грузов.

Другим измерителем использования вагонов, который можно вывести непосредственно из таблицы 8, является отношение средней вагонной нагрузки (статья 14) к средней грузоподъемности вагона (статья 15). Как видно из нижеследующей таблицы, по этому показателю в большинстве случаев имело место некоторое улучшение.

Отношение средней вагонной загрузки к средней грузоподъемности вагона (в процентах)

	1963	1969
Австрия	70.5	72.6
Бельгия	85.8	86.3
Дания	41.5	39.3
Италия	67.6	58.6
Испания	74.9	84.7
Люксембург	91.9	92.5
Нидерланды	63.2	64.5
Норвегия	46.2	70.4
Португалия	45.4	47.8
Соединенное Королевство	82.5	97.1
Турция	69.1	73.1
Федеративная Республика Германии	61.2	61.6
Финляндия	61.0	61.0
Франция	70.8	74.7
Чехословакия	...	77.4
Швеция	57.0	73.8
Швейцария	38.7	41.5
Югославия	72.0	78.0

Большая разница между различными железными дорогами в некоторой степени объясняется различными типами перевозок. Железные дороги, в перевозках которых большой процент составляют перевозки полезных ископаемых или массовые грузы, позволяющие полностью использовать грузоподъемность вагонов, могут иметь гораздо лучшие коэффициенты использования, чем железные дороги, перевозящие большое число различных видов грузов или некоторые типы сельскохозяйственных грузов. Высокие показатели в Соединенном Королевстве за 1969 год могут частично объясняться исключением в этом году из данных по средней вагонной нагрузке, приведенных в таблице 8, железнодорожных перевозок мелких партий, выполняемых компанией National Carriers Limited.

Одновременно с лучшим использованием железнодорожного подвижного состава наблюдался рост производительности персонала железных дорог. Как показано в таблице 10, численность железнодорожного персонала почти на всех железных дорогах сократилась, причем зачастую это сокращение было значительным. Поскольку за период 1963-1969 гг. объем перевозок не уменьшился, а во многих случаях даже увеличился, производительность труда, несомненно, возросла. Однако между численностью персонала, приведенной в таблице 10, и данными об объеме железнодорожных перевозок, приведенными в таблице 8, нет математически точного соотношения. На численность персонала влияет большое число посторонних факторов, включая изменения в типе перевозок и в видах обслуживания. На численность персонала влияют также административные процедуры, такие, как решения о передаче подрядчикам некоторых видов работ, например, работ по текущему содержанию пути; перемены такого рода в большой степени содействовали сокращению численности персонала на Британских железных дорогах в 1969 году по сравнению с 1968 годом, поскольку в этом году обслуживание прямых контейнерных поездов на станциях было передано Британскими железными дорогами вспомогательной организации, штат которой не включен в статистику по железным дорогам.

В связи с отсутствием надежных статистических данных мало что можно сказать об использовании автодорожных транспортных средств. В целом можно с основанием сказать, что растущая плотность дорожного движения неблагоприятно отразилась на использовании подвижного состава, особенно автобусов, используемых в городских перевозках, и грузовых автотранспортных средств, занятых на доставке груза в городах. Увеличение числа легковых автомобилей, вероятно, привело к некоторому сокращению среднего пробега в километрах, приходящегося на один автомобиль, поскольку многие из новых владельцев, возможно, в течение большей части года используют свои машины только по вечерам и в субботу и воскресенье и, возможно, также на относительно короткие расстояния между местом жительства и местом работы.

Использование судов внутреннего водного транспорта за этот год, несомненно, возросло. Точную количественную оценку по имеющимся данным сделать весьма трудно в результате наличия большой доли транзитных перевозок между странами, включающими эксплуатацию на внутренних водных путях судов стран, не являющихся страной их регистрации; статистика о перевозках, приведенная в таблице 21, относится, за исключением двух или трех случаев, к перевозкам, выполняемым в пределах национальных границ отдельно взятой страны. В течение рассматриваемого периода различные факторы привели к улучшению использования судов внутреннего плавания. Во-первых, наблюдалось увеличение объема перевозок, что означало сокращение времени простоя судов в ожидании погрузки.

Совершенствование внутренних водных путей позволило эксплуатировать суда на больших скоростях и сократить их простои; к тому же навигации, как правило, способствовали также погодные условия, которые в течение большей части периода были благоприятными. Постепенная модернизация флотов и списание устаревших судов означали, что суда смогли перевозить больше грузов применительно к их грузоподъемности и мощности; внедрение судоходства методом толкания также повысило производительность судов. В самом конце рассматриваемого периода, а именно в последние месяцы 1969 года, использование судов на некоторых важных водных путях, в частности, на Рейне, тормозилось мелководьем, а также туманом. Это означало, что, несмотря на то, что суда не простаивали в ожидании погрузки (в это время наблюдались факты нехватки судов в некоторых западноевропейских странах), использование флота было малоинтенсивным в результате того, что суда не могли грузиться на полную грузоподъемность, а продолжительность перевозки увеличилась.

CHART 1 DIAGRAMME 1 ДИАГРАММА 1

Number of road motor vehicles (excl. motor-cycles) per km of road-1969

Nombre de véhicules routiers automobiles (non compris les motocycles) par km de route en 1969.

Число дорожно-автотранспортных средств (кроме мотоциклов) на км дороги-1969 г.

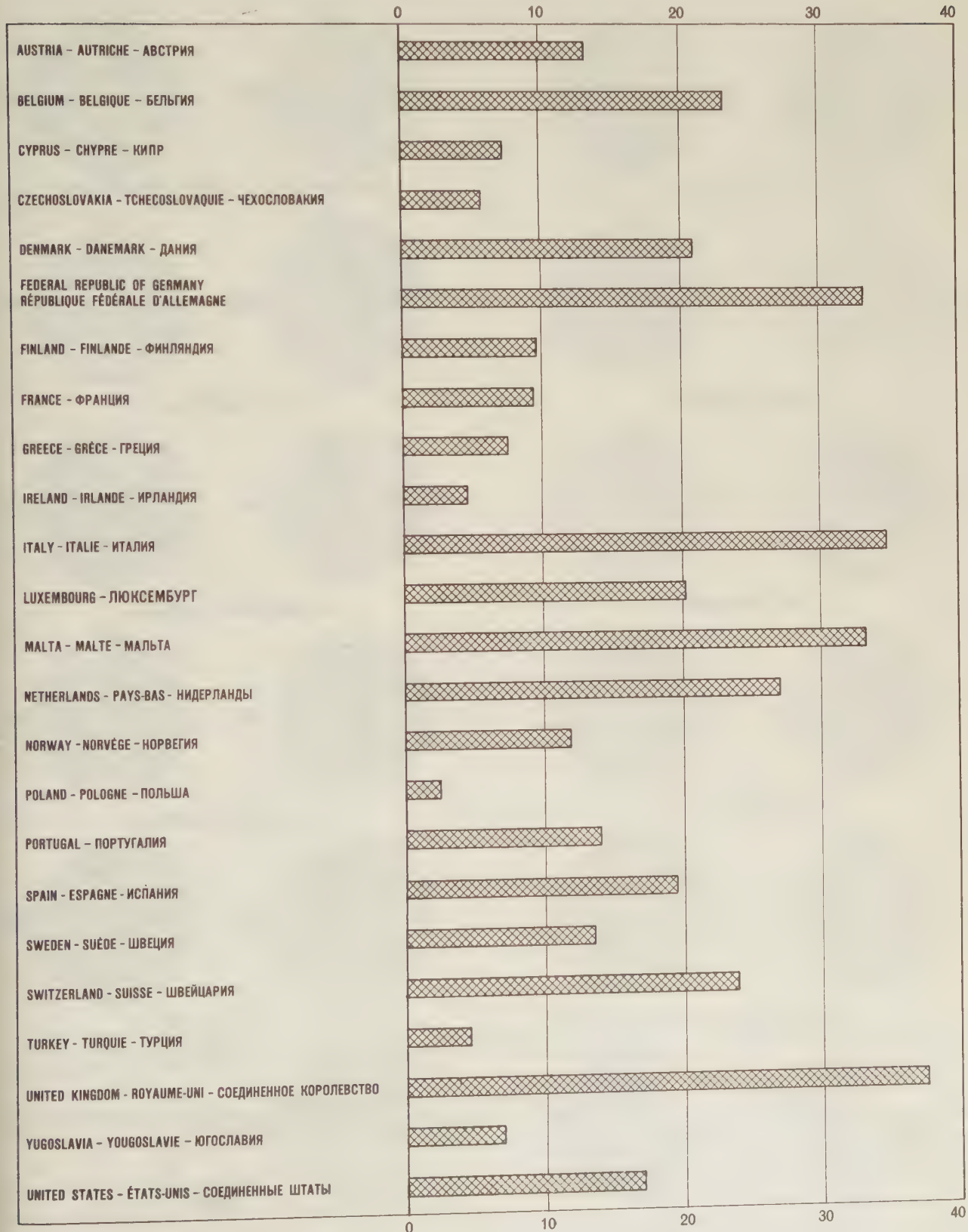


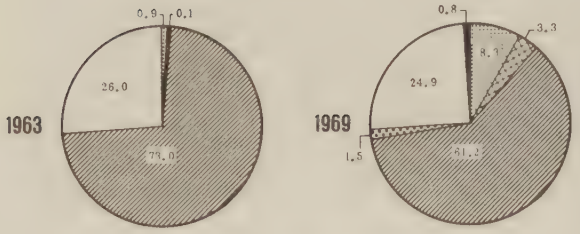
CHART II

A. Percentage distribution of IWT craft by carrying capacity

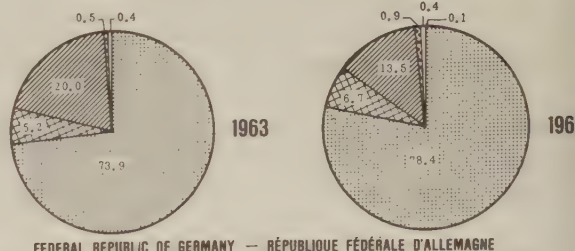
A. Distribution en pourcentage des bâtiments de la navigation intérieure selon la capacité de charge

A. Распределение судов внутреннего судоходства по грузоподъемности (в процентах)

AUSTRIA - AUTRICHE - АВСТРИЯ

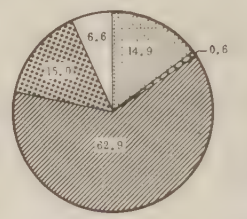


BELGIUM - BELGIQUE - БЕЛЬГИЯ

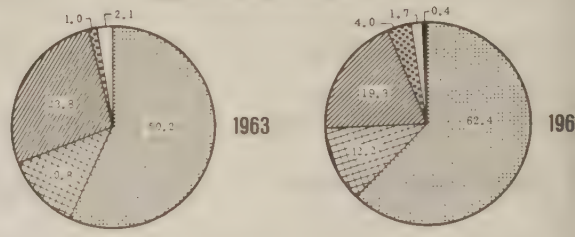


CZECHOSLOVAKIA - TCHECOSLOVAQUIE - ЧЕХОСЛОВАКИЯ

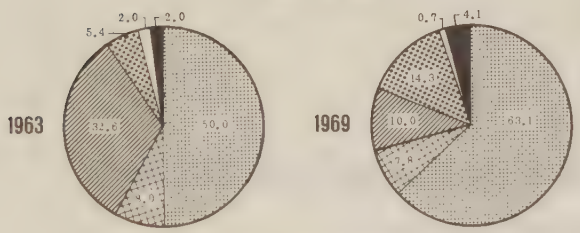
1963 Data not available. Aucune donnée disponible. Данные отсутствуют.



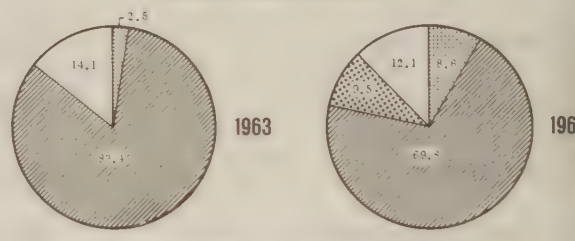
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ



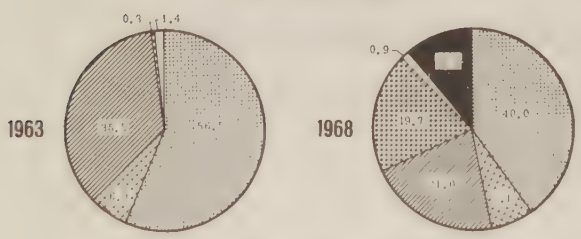
FRANCE - ФРАНЦИЯ



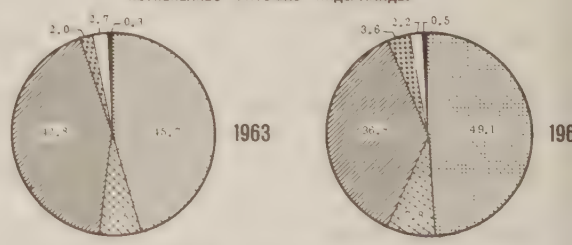
HUNGARY - HONGRIE - ВЕНГРИЯ



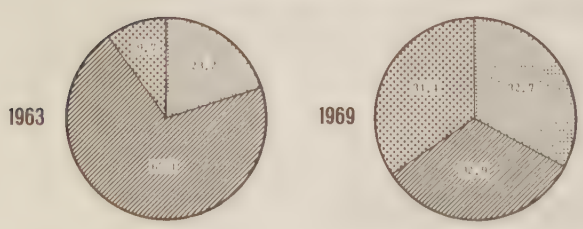
ITALY - ITALIE - ИТАЛИЯ



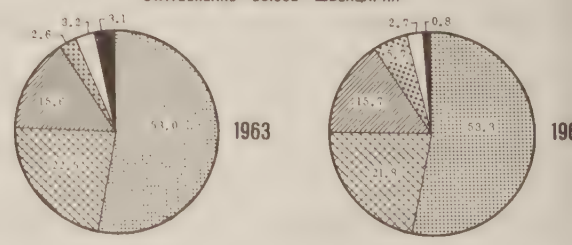
NETHERLANDS - PAYS-BAS - НИДЕРЛАНДЫ



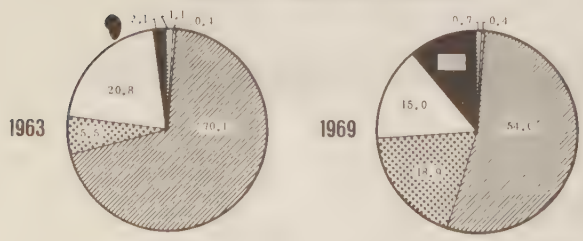
POLAND - POLOGNE - ПОЛЬША



SWITZERLAND - SUISSE - ШВЕЙЦАРИЯ



YUGOSLAVIA - YOUGOSLAVIE - ЮГОСЛАВИЯ



Self-propelled barges
Automoteurs
Самоходные суда

Self-propelled tankers
Automoteurs-citernes
Самоходные наливные суда

(a) Dumb barges
Chalands et péniches
Баржи и шаланды

Pushed dumb barges
Barges
Толкаемые баржи

(b) Dumb tankers
Bateaux-citernes
Наливные суда

Pushed dumb tankers
Barges-citernes
Толкаемые наливные суда

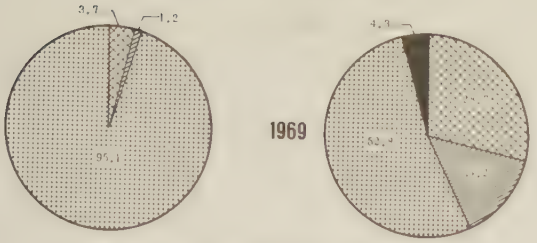
(a) Excluding pushed dumb barges (a) Non compris les barges
(a) Исключая толкаемые баржи

(b) Excluding pushed dumb tankers (b) Non compris les barges-citer
(b) Исключая толкаемые наливные суда

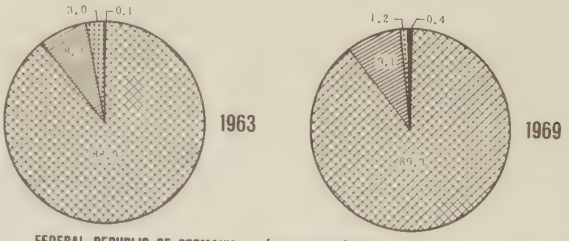
CHART II

B. Percentage distribution of IWT craft by power (hp)
B. Distribution en pourcentage des bâtiments de la navigation intérieure selon la puissance (cv)
B. Распределение судов внутреннего судоходства по мощности (л.с.) (в процентах)

AUSTRIA - AUTRICHE - АВСТРИЯ

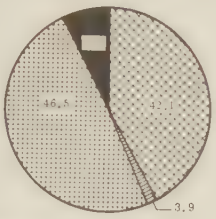


BELGIUM - BELGIQUE - БЕЛЬГИЯ

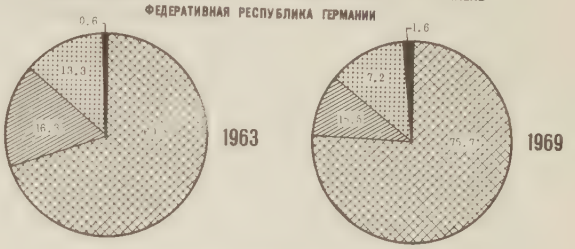


CZECHOSLOVAKIA - TCHECOSLOVAQUIE - ЧЕХОСЛОВАКИЯ

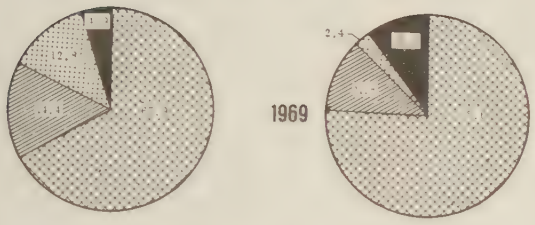
1963 Data not available. Aucune donnée disponible. Данные отсутствуют.



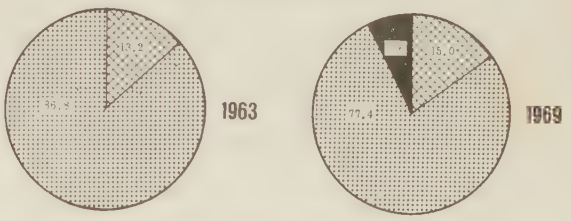
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY - RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ



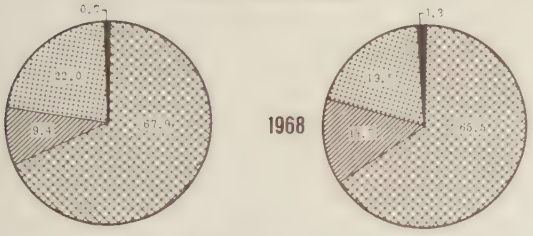
FRANCE - ФРАНЦИЯ



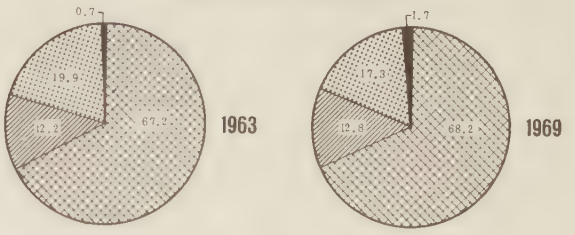
HUNGARY - HONGRIE - ВЕНГРИЯ



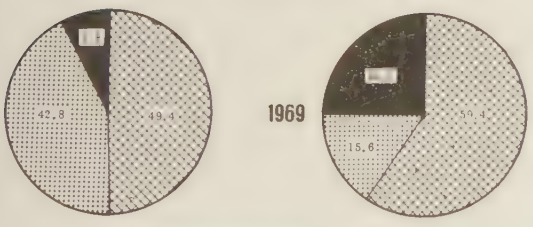
ITALY - ITALIE - ИТАЛИЯ



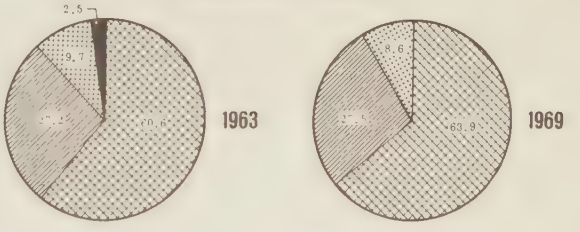
NETHERLANDS - PAYS-BAS - НИДЕРЛАНДЫ



POLAND - POLOGNE - ПОЛЬША

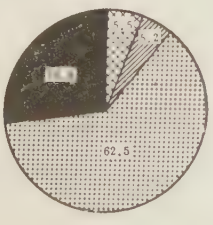


SWITZERLAND - SUISSE - ШВЕЙЦАРИЯ



YUGOSLAVIA - YOUGOSLAVIE - ЮГОСЛАВИЯ

1963 Data not available. Aucune donnée disponible. Данные отсутствуют.



Self-propelled barges
Automoteurs
Самоходные суда

Self-propelled tankers
Automoteurs-citernes
Самоходные наливные суда

(a) Tugs
Remorqueurs
Буксиры

Pusher craft
Pousseurs
Толкачи

(a) Excluding pusher craft – Non compris les pousseurs – Исключая толкачи

GENERAL STATISTICS — **1. Estimates of mid-year population and area of country**

STATISTIQUES GÉNÉRALES — **1. Estimations de la population au milieu de l'année et superficie du pays**

ОБЩАЯ СТАТИСТИКА — **1. Оценочная численность населения на середину года и площадь страны**

Statistics on population and area of country can be obtained from the United Nations Statistical Yearbook

Les statistiques sur la population et la superficie du pays peuvent être tirées de l'Annuaire statistique des Nations Unies

Статистические данные по населению и площади страны могут быть получены из Статистического ежегодника Объединенных Наций

GENERAL STATISTICS — 2. Gross national product and indices of industrial production

STATISTIQUES GÉNÉRALES — 2. Produit national brut et indices de la production industrielle

ОБЩАЯ СТАТИСТИКА — 2. Валовой национальный продукт и индексы промышленного производства

Country	Pays	Страна	Code / Шифр	GNP / PNB / ВНП 1963	1968	1969	1963 = 100: 1968	1969
AUSTRIA	AUTRICHE	АВСТРИЯ	A	7 854	9 634	10 259	123	131
			B	1 095	1 311	1 392	120	127
			C	.	.	.	127	141
BELGIUM	BELGIQUE	БЕЛЬГИЯ	A	13 967	17 139	18 261	123	131
			B	1 503	1 782	1 893	119	126
			C	.	.	.	120	132
BULGARIA (a)	BULGARIE (a)	БОЛГАРИЯ (a)	A	...	...	...	152	164
			B	...	...	...	146	157
			C	.	.	.	181	199
CZECHOSLOVAKIA (a)	TCHECOSLOVAQUIE (a)	ЧЕХОСЛОВАКИЯ (a)	A	...	...	...	132	141
			B	...	...	...	128	136
			C	.	.	.	136	139
DENMARK	DANEMARK	ДАНИЯ	A	7 907	9 925	10 580	126	134
			B	1 688	2 038	2 155	121	128
			C	.	.	.	130	145
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY	ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ		A	94 994	117 389	127 245	124	134
	RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE		B	1 649	1 951	2 091	118	127
			C	.	.	.	128	144
FINLAND	FINLANDE	ФИНЛЯНДИЯ	A	6 397	7 645	8 256	120	129
			B	1 408	1 630	1 755	116	125
			C	.	.	.	130	145
FRANCE	FRANCE	ФРАНЦИЯ	A	84 045	108 070	116 993	129	139
			B	1 758	2 165	2 325	123	132
			C	.	.	.	125	142
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC (a)	ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА (a)		A	...	...	...	127	133
	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE (a)		B	...	...	...	129	134
			C	.	.	.	134	144
GREECE	GRÈCE	ГРЕЦИЯ	A	4 703	6 669	7 222	142	154
			B	555	758	817	137	147
			C	.	.	.	158	177
HUNGARY (a)	HONGRIE (a)	ВЕНГРИЯ (a)	A	...	...	...	131	139
			B	...	...	...	128	136
			C	.	.	.	131	135
IRELAND	IRLANDE	ИРЛАНДИЯ	A	2 300	2 710	2 811	118	122
			B	807	931	962	115	119
			C	.	.	.	143	152
ITALY	ITALIE	ИТАЛИЯ	A	50 228	64 236	67 422	128	134
			B	992	1 218	1 268	123	128
			C	.	.	.	136	141
NETHERLANDS	PAYS-BAS	НИДЕРЛАНДЫ	A	14 683	19 475	20 500	133	140
			B	1 227	1 530	1 592	125	130
			C	.	.	.	143	161
NORWAY	NORVÈGE	НОРВЕГИЯ	A	5 738	7 291	7 576	127	132
			B	1 565	1 909	1 967	122	126
			C	.	.	.	132	138
POLAND (a)	POLOGNE (a)	ПОЛЬША (a)	A	...	...	...	147	152
			B	...	...	...	140	143
			C	.	.	.	151	166
PORTUGAL	PORTUGAL	ПОРТУГАЛИЯ	A	3 087	4 132	4 346	134	141
			B	342	437	455	128	133
			C	.	.	.	142	154
ROMANIA (a)	ROUMANIE (a)	РУМЫНИЯ (a)	A	...	...	...	155	166
			B	...	...	...	148	156
			C	.	.	.	182	201
SPAIN	ESPAGNE	ИСПАНИЯ	A	16 076	21 523	23 182	134	144
			B	517	660	704	128	136
			C	.	.	.	162	186
SWEDEN	SUÈDE	ШВЕЦИЯ	A	16 681	20 487	21 503	123	129
			B	2 194	2 587	2 695	118	123
			C	.	.	.	135	145
SWITZERLAND	SUISSE	ШВЕЙЦАРИЯ	A	11 673	13 935	14 590	119	125
			B	2 023	2 267	2 342	112	116
			C	.	.	.	123	136
TURKEY	TURQUIE	ТУРЦИЯ	A	6 997	9 580	10 232	137	146
			B	236	286	298	121	126
			C	.	.	.	...	...
USSR (a)	URSS (a)	СССР (a)	A	...	...	...	148	157
			B	...	...	...	140	147
			C	.	.	.	151	162

GENERAL STATISTICS — 2. Gross national product and indices of industrial production

STATISTIQUES GÉNÉRALES — 2. Produit national brut et indices de la production industrielle

ОБЩАЯ СТАТИСТИКА — 2. Валовой национальный продукт и индексы промышленного производства

Country	Pays	Страна	Code / Шифр	GNP / PNB / ВНП 1963	1968	1969	1963 = 100: 1968	1969
UNITED KINGDOM	ROYAUME-UNI	СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	A	86 106	99 410	101 189	115	118
			B	1 604	1 798	1 832	112	114
			C	.	.	.	119	123
YUGOSLAVIA (a)	YOUGOSLAVIE (a)	ЮГОСЛАВИЯ (a)	A	...	...	...	133	145
			B	...	...	...	125	136
			C	.	.	.	139	154
UNITED STATES	ÉTATS-UNIS	СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ	A	590 700	770 900	792 600	129	132
			B	3 166	3 832	3 900	121	123
			C	.	.	.	133	139

Explanation of code:

A = GNP in million U.S. dollars at 1963 market prices and exchange rates.

B = GNP per inhabitant in U.S. dollars.

C = Indices of industrial production.

(a) Data relate to the net material product. This differs from GNP in that it relates to the production of goods and production services only (i.e. services related directly to the production of goods such as repairs, goods transport and distribution). Other services (personal services, banking and insurance, and transport of passengers) are excluded. Net material product also excludes allowances for the consumption of fixed capital (depreciation).

Explication du code:

A = PNB (aux prix du marché et taux d'échange de 1963) en millions de dollars des E.-U.

B = PNB par habitant en dollars des E.-U.

C = Indices de la production industrielle.

(a) Les données se réfèrent au produit matériel net. Celui-ci, à la différence du produit national brut, comprend la production de biens et les services seulement (c'est-à-dire les services directement en rapport avec la production, tels que les réparations, le transport des marchandises et leur distribution). Les autres services (services personnels, banques et assurances, transport de personnes) ne sont pas compris. Le produit matériel net ne comprend pas non plus les provisions pour la consommation de capital fixe.

Объяснение шифра:

A = ВНП в миллионах долларов США (в рыночных ценах и при валютных курсах 1963 года).

B = ВНП на душу населения в долларах США.

C = Индексы промышленного производства.

(a) Данные касаются чистого материального продукта. Чистый материальный продукт, в отличие от валового национального продукта, включает только производство продуктов и производственные услуги (т.е. услуги, непосредственно связанные с производством товаров, как, например, ремонтные работы, транспортировка и распределение товаров). Другие услуги, (личные услуги, банковские и страховые операции, перевозка пассажиров) исключаются. В чистый материальный продукт не включены также отчисления в фонд возмещения потребленных основных средств (износ основных фондов).

GENERAL STATISTICS

STATISTIQUES GÉNÉRALES

ОБЩАЯ СТАТИСТИКА

3. Relative importance of the principal modes of inland freight transport[a]

3. Importance relative des principaux modes de transport intérieur de marchandises[a]

3. Относительное значение главных видов внутреннего грузового транспорта[a]

Code / Шифр	Rail[b] / Железные дороги[b]			Road / Route / Дороги			IWT / Voies navigables / Внутренние водные пути			Oil pipelines / Oléoducs / Нефтетрубопроводы		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
	Percentages			Pourcentages			В процентах					
AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ												
A	...	...	26.8	...	...	59.7	...	...	4.0	...	...	9.6
B	...	...	39.8	...	...	42.9	...	...	5.2	...	...	12.1
BULGARIA — BULGARIE — БОЛГАРИЯ												
A	16.4	12.9	11.3	81.6	85.1	86.7	2.0(c)*	2.0(c)*	2.0(c)*	-	-	-
B	68.8	62.9	60.5	25.2	31.1	33.5	6.0(c)*	6.0(c)*	6.0(c)*	-	-	-
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ												
Excluding short-distance road transport / Sans les transports routiers à courte distance / Исключая автомобильные перевозки на короткое расстояние												
A	51.4	41.3r	43.1	18.0	19.7r	19.3	26.3	30.3r	28.6	4.3	8.7r	9.0
B	46.9	37.6r	40.0	20.5	23.7r	23.4	29.0	30.1r	27.9	3.6	8.6	8.7
FRANCE — FRANCE — ФРАНЦИЯ												
				TOTAL		TOTAL		ВСЕГО				
A	18.9r	13.5	...	72.9r	78.1	...	5.7r	5.7	...	2.5r	2.7	...
B	55.8r	43.0	...	31.2r	36.7	...	9.6r	8.7	...	3.4r	11.6	...
Excluding short-distance road transport / Sans les transports routiers à courte distance / Исключая автомобильные перевозки на короткое расстояние												
A	46.7r	36.4	...	31.6r	41.0	...	14.3r	15.4	...	6.4r	7.2	...
B	60.6r	...	...	25.2r	...	...	10.4r	...	...	3.7r	...	...
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC — RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE — ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА												
				TOTAL		TOTAL		ВСЕГО				
A	42.1r	36.3	...	55.9r	60.4	...	2.0(c)r	2.0	...	-	1.3	...
B	82.1	75.6	...	13.5	18.2	...	4.4(c)r	4.8	...	-	1.4	...
Excluding short-distance road transport / Sans les transports routiers à courte distance / Исключая автомобильные перевозки на короткое расстояние												
A	92.2r	86.5	...	3.6r	5.6	...	4.2(c)r	4.7	...	-	3.2	...
B	91.3	86.4	...	3.9	6.4	...	4.9(c)	5.5	...	-	1.7	...
HUNGARY — HONGRIE — ВЕНГРИЯ												
A	...	25.2r	22.5	...	73.3r	75.9	...	0.6(c)r	0.6(c)	...	0.9r	1.0
B	...	75.1	73.0	...	17.1	20.0	...	6.2	5.5	...	1.6	1.7
NETHERLANDS — PAYS-BAS — НИДЕРЛАНДЫ												
A	7.7	4.5r	4.4	53.6	51.5r	52.8	36.8	41.1r	39.3	1.9	2.9	3.5
B	12.6	6.9	7.0	23.0	22.9r	24.1	60.8	64.3r	61.7	3.6	5.9	7.2
NORWAY — NORVÈGE — НОРВЕГИЯ												
Including Ofoten railway / Y compris le chemin de fer d'Ofoten / Включая офотенскую железную дорогу												
A	12.3	13.3	...	87.7	86.7	...	-	-	...	-	-	...
B	46.0	41.1	...	54.0	58.9	...	-	-	...	-	-	...
Excluding Ofoten railway / Non compris le chemin de fer d'Ofoten / Исключая офотенскую железную дорогу												
A	3.9	4.4	...	96.1	95.6	...	-	-	...	-	-	...
B	37.2	31.9	...	62.8	68.1	...	-	-	...	-	-	...
POLAND — POLOGNE — ПОЛЬША												
A	65.6	53.8	51.3	33.7	43.4	45.9	0.7	1.0	0.9	-	1.7	1.9
B	94.9	86.8	86.3	3.9	5.8	6.6	1.2	1.9	1.3	-	5.5	5.8

GENERAL STATISTICS

3. Relative importance of the principal modes of inland freight transport [a]

STATISTIQUES GÉNÉRALES

3. Importance relative des principaux modes de transport intérieur de marchandises [a]

ОБЩАЯ СТАТИСТИКА

3. Относительное значение главных видов внутреннего грузового транспорта [a]

Code / Шифр	Rail [b] / Железные дороги [б]			Road / Route / Дороги			IWT / Voies navigables / Внутренние водные пути			Oil pipelines / Oléoducs / Нефтетрубопроводы		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
	Percentages / Pourcentages / В процентах											
	ROMANIA / ROUMANIE / РУМЫНИЯ											
A	44.8	40.7	40.4	50.7	55.9	56.2	1.2 (c)	1.0 (c)	1.0 (c)	3.3	2.4	2.4
B	86.5	85.3	85.1	6.2	9.0	9.7	3.7 (c)	2.9 (c)	2.5 (c)	3.5	2.8	2.7
	USSR / URSS / СССР											
A	17.9	16.8	16.4	78.6	79.3	79.7	2.0	2.0	2.0	1.5	1.9	1.9
B	84.3	80.3	79.7	5.8	6.6	6.7	5.5	5.5	5.4	4.4	7.6	8.2
	UNITED KINGDOM (d) / ROYAUME-UNI (d) / СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО (d)											
A	15.1	11.7	11.2	83.3	86.9	87.3	0.6	0.4	0.4	1.0	1.0	1.1
B	30.2	24.7	23.5	68.4	73.4	74.3	0.3	0.2	0.1	1.1	1.7	2.1
	YUGOSLAVIA / YOUGOSLAVIE / ЮГОСЛАВИЯ											
A	27.7	11.9	10.4	68.1	84.9	86.9	4.2	3.2	2.7	-	-	-
B	69.2	42.5	44.3	16.8	43.7	45.0	14.0	13.8	10.7	-	-	-

Explanation of code :

A = Goods carried.
B = Ton-kilometres.

(a) The above percentages have been derived from the figures of tons and ton-km reproduced in tables 8, 15, 21 and 29. The qualifications given in footnotes in those tables apply equally to the percentages shown above. Where appropriate data did not appear in these tables, the percentages have been estimated. Because of differences in the methods of compilation of the basic statistics of the various modes of inland transport, and of the fact that the original statistics of road transport are in many cases, particularly where transport on own account is involved, based on estimates made in the country concerned, the figures in this table must be regarded merely as orders of magnitude. Moreover, in respect of some countries, the share of road transport in total tons carried may be slightly overstated because of double counting where the same consignments are carried successively by different operators. Finally, ton-km have been given the same value for all modes of transport.

In certain countries, coastal shipping plays an important part in the inland transport of the country. Such countries include Denmark, Greece, Italy, Norway and the United Kingdom.

(b) Main-line system of each country only.

(c) Transport by national shipping undertakings at home and abroad.

(d) Great Britain.

Explication du code :

A = Marchandises transportées.
B = Tonnes-kilomètres.

(a) Les pourcentages ci-dessus sont calculés à partir des chiffres en tonnes et tonnes-km des tableaux 8, 15, 21 et 29. Les remarques au bas de ces tableaux s'appliquent donc aussi aux pourcentages ci-dessus. En raison des différences qui existent entre les méthodes de compilation des statistiques de base des divers modes de transports intérieurs et du fait que les statistiques originales des transports routiers sont, dans de nombreux cas, basées sur des estimations faites par les pays en question, particulièrement en ce qui concerne les transports pour compte propre, les chiffres de ce tableau ne doivent être considérés que comme des ordres de grandeur. De plus, pour certains pays, la part des transports routiers dans le total des tonnes transportées est légèrement surestimée car les chargements transportés successivement par différentes entreprises sont comptés plusieurs fois. Enfin, on a attribué à la tonne-km la même valeur pour tous les modes de transport.

En certains pays, le cabotage a une part importante dans les transports intérieurs nationaux. Parmi eux, on peut citer le Danemark, la Grèce, l'Italie, la Norvège et le Royaume-Uni.

(b) Réseau principal de chaque pays seulement.

(c) Transports par les entreprises nationales de navigation à l'intérieur du pays et à l'étranger.

(d) Grande Bretagne.

Объяснение шифра:

A = Перевезенные грузы.
B = Тонно-километры.

(a) Вышеуказанные процентные показатели, получены на основе данных в тоннах и тонно-километрах, приведенных в таблицах 8, 15, 21 и 29. Указания, приведенные в примечаниях к этим таблицам, в равной степени относятся к вышеуказанным процентным показателям. В тех случаях, когда в этих таблицах отсутствуют соответствующие данные, процентные показатели составлены на основе оценочных данных. В связи с различными методами составления основных статистических данных по разным видам внутреннего транспорта, а также ввиду того, что первоначальные статистические данные по автомобильному транспорту во многих случаях, в частности при учете перевозок за собственный счет, составлены на основе оценочных данных, полученных в заинтересованной стране, данные приведенные в этой таблице, должны рассматриваться лишь как порядок величин. Кроме того, в отношении некоторых стран доля автомобильных перевозок в общем объеме перевезенных грузов, вероятно, несколько завышена в связи с тем, что одни и те же грузы, перевозимые последовательно различными транспортными предприятиями, учитываются несколько раз. И, наконец, показателям в тонно-километрах было придано одинаковое значение для всех видов транспорта.

В некоторых странах каботажные перевозки играют важную роль во внутреннем транспорте страны. К числу этих стран относятся: Греция, Дания, Италия, Норвегия и Соединенное Королевство.

(b) Только главная сеть каждой страны.

(c) Перевозки национальных предприятий судоходства в стране и за границей.

(d) Великобритания.

GENERAL STATISTICS

STATISTIQUES GÉNÉRALES

ОБЩАЯ СТАТИСТИКА

4. International goods transport by various modes of transport (1)

4. Transport international de marchandises selon le mode de transport (1)

4. Международные грузовые перевозки по всем видам транспорта (1)

Country / Pays / Страна	Mode of transport	Including transit / Y compris le transit / Включая транзитные			Excluding transit / Non compris le transit / За исключением транзитных			Mode de transport	Вид транспорта
		1963	1968	1969	1963	1968	1969		
		1 000 t			1 000 т				
AUSTRIA / AUTRICHE / АВСТРИЯ	Goods entered the country / Marchandises entrées dans le pays / Грузы ввезенные в страну								
	Total	22 950 (a)	28 298	30 120	15 085 (a)	18 559	19 678	Total	Всего
	Rail	16 334	16 299	17 774	10 231	10 344	11 276	Rail	Жел. дорожным
	Road	2 408	5 628	6 076	1 467	2 924	3 199	Route	Дорожным
	IWT	4 201	6 167	5 625	3 382	5 087	4 558	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	.	.	.	.	.	.	Mer	Морским
	Air	2	10	5	2	4	5	Air	Воздушным
	Goods left the country / Marchandises sorties du pays / Грузы вывезенные из страны								
	Total	14 644 (a)	18 045	19 468	6 779 (a)	8 306	9 026	Total	Всего
	Rail	10 048	9 737	10 911	3 983	3 837	4 470	Rail	Жел. дорожным
	Road	2 778	5 776	6 166	1 808	3 017	3 234	Route	Дорожным
	IWT	1 805	2 527	2 385	986	1 447	1 316	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	.	.	.	.	.	.	Mer	Морским
	Air	1	9	4	1	4	4	Air	Воздушным
BELGIUM - LUXEMBOURG / BELGIQUE - LUXEMBOURG / БЕЛЬГИЯ - ЛЮКСЕМБУРГ	Goods entered the country / Marchandises entrées dans le pays / Грузы ввезенные в страну								
	Total	98 144 (b)	141 367 (b)	...	88 514 (b)	129 659 (b)	...	Total	Всего
	Rail	24 853	21 426	...	19 591	17 864	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	7 003	13 842	...	5 780	10 462	...	Route	Дорожным
	IWT	21 388	39 161	...	18 241	34 395	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	35 628	53 610	...	35 628	53 610	...	Mer	Морским
	Air	11	19	...	11	19	...	Air	Воздушным
	Goods left the country / Marchandises sorties du pays / Грузы вывезенные из страны								
	Total	60 860 (b)	84 992 (b)	...	51 229 (b)	73 284 (b)	...	Total	Всего
	Rail	14 445	12 918	...	9 183	9 356	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	8 586	17 925	...	7 363	14 545	...	Route	Дорожным
	IWT	20 172	28 037	...	17 026	23 271	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	16 806	25 839	...	16 806	25 839	...	Mer	Морским
	Air	30	113	...	30	113	...	Air	Воздушным
CZECHOSLOVAKIA / TCHECOSLOVAQUIE / ЧЕХОСЛОВАКИЯ	Goods entered the country / Marchandises entrées dans le pays / Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	...	...	...	...	...	Total	Всего
	Rail	...	40 937	33 738	...	21 852	21 791	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	...	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	...	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	...	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	...	...	Air	Воздушным
	Goods left the country / Marchandises sorties du pays / Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	...	...	...	...	...	Total	Всего
	Rail	...	24 696	26 963	...	13 970	15 046	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	...	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	...	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	...	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	...	...	Air	Воздушным
DENMARK / DANEMARK / ДАНИЯ	Goods entered the country / Marchandises entrées dans le pays / Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	...	...	21 943	28 987	33 194	Total	Всего
	Rail	...	...	...	1 377	1 441	1 774	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	642	1 422	1 726	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	3	4	4	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	19 917	26 112	29 679	Mer	Морским
	Air	...	...	...	4	8	11	Air	Воздушным
	Goods left the country / Marchandises sorties du pays / Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	...	...	7 573	8 793	10 254	Total	Всего
	Rail	...	...	...	1 046	674	777	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	2 211	2 715	2 889	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	2	2	2	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	4 312	5 395	6 578	Mer	Морским
	Air	...	...	...	2	7	8	Air	Воздушным

(1) International goods transport by commodity groups, see table 30.

For other notes see end of table.

(1) Voir au tableau 30 le transport international par catégorie de marchandises.

Voir autres notes à la fin du tableau.

(1) Международный грузовой транспорт по категориям грузов, см. таблицу 30.

См. другие примечания в конце таблицы.

GENERAL STATISTICS

STATISTIQUES GÉNÉRALES

ОБЩАЯ СТАТИСТИКА

4. International goods transport by various modes of transport [1]

4. Transport international de marchandises selon le mode de transport [1]

4. Международные грузовые перевозки по всем видам транспорта [1]

Country / Pays / Страна	Mode of transport	Including transit / Y compris le transit / Включая транзитные			Excluding transit / Non compris le transit / За исключением транзитных			Mode de transport	Вид транспорта
		1963	1968	1969	1963	1968	1969		
		1 000 t			1 000 т				
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	Goods entered the country				Marchandises entrées dans le pays				Грузы ввезенные в страну
	Total	160 965	211 494	...	145 556	189 674	...	Total	Всего
	Rail	28 784	28 583	...	24 351	22 889	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	13 405	21 635	...	12 490	19 610	...	Route	Дорожным
	IWT	50 578	78 756	...	43 957	67 967	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	68 140	82 396	...	64 724	79 135	...	Mer	Морским
	Air	58	124	...	35	73	...	Air	Воздушным
	Goods left the country				Marchandises sorties du pays				Грузы вывезенные из страны
	Total	93 394	134 666	...	77 985	112 848	...	Total	Всего
	Rail	36 740	37 490	...	31 534	31 061	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	7 676	16 724	...	6 760	14 700	...	Route	Дорожным
	IWT	33 136	61 333	...	25 843	50 470	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	15 787	18 981	...	13 817	16 530	...	Mer	Морским
	Air	55	138	...	32	87	...	Air	Воздушным
FINLAND / FINLANDE / ФИНЛЯНДИЯ	Goods entered the country				Marchandises entrées dans le pays				Грузы ввезенные в страну
	Total	...	...	...	...	18 623 [b][c]	21 462 [b][c]	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	3 707	3 122	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	184	135	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-[c]	-[c]	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	14 726[b]	18 197[b]	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	6	6	Air	Воздушным
	Goods left the country				Marchandises sorties du pays				Грузы вывезенные из страны
	Total	...	...	...	...	10 959 [b][c]	12 620 [b][c]	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	600	716	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	90	73	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-[c]	-	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	10 267[b]	11 827[c]	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	2	3	Air	Воздушным
FRANCE / FRANCE / ФРАНЦИЯ	Goods entered the country				Marchandises entrées dans le pays				Грузы ввезенные в страну
	Total	...	156 372	...	108 677	151 646	...	Total	Всего
	Rail	...	19 984	...	19 848	16 121	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	14 003	...	5 656	13 197	...	Route	Дорожным
	IWT	...	11 993	...	8 205	11 936	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	110 338	...	74 924	110 338	...	Mer	Морским
	Air	...	54	...	43	54	...	Air	Воздушным
	Goods left the country				Marchandises sorties du pays				Грузы вывезенные из страны
	Total	...	93 764	...	68 581	89 038	...	Total	Всего
	Rail	...	31 114	...	33 362	27 251	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	19 183	...	7 835	18 377	...	Route	Дорожным
	IWT	...	20 153	...	8 290	20 096	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	23 255	...	18 765	23 255	...	Mer	Морским
	Air	...	59	...	329	59	...	Air	Воздушным
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC / RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE / ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА	Goods entered the country				Marchandises entrées dans le pays				Грузы ввезенные в страну
	Total	...	...	39 065	...	...	37 792	Total	Всего
	Rail	...	...	30 534	...	...	29 953	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	313	...	...	300	Route	Дорожным
	IWT	...	...	1 447	...	...	1 308	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	6 771	...	...	6 231	Mer	Морским
	Air	...	...	0	...	...	0	Air	Воздушным
	Goods left the country				Marchandises sorties du pays				Грузы вывезенные из страны
	Total	...	...	485 281	...	...	...	Total	Всего
	Rail	...	...	13 838	...	...	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	846	...	...	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	2 494	...	...	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	468 103	...	...	...	Mer	Морским
	Air	...	...	0	...	...	...	Air	Воздушным

(1) International goods transport by commodity groups, see table 30.

For other notes see end of table.

(1) Voir au tableau 30 le transport international par catégorie de marchandises.

Voir autres notes à la fin du tableau.

(1) Международный грузовой транспорт по категориям грузов, см. таблицу 30.

См. другие примечания в конце таблицы.

GENERAL STATISTICS — 4. International goods transport by various modes of transport (1)

STATISTIQUES GÉNÉRALES — 4. Transport international de marchandises selon le mode de transport (1)

ОБЩАЯ СТАТИСТИКА — 4. Международные грузовые перевозки по всем видам транспорта (1)

Country / Pays / Страна	Mode of transport	Including transit / Y compris le transit / Включая транзитные			Excluding transit / Non compris le transit / За исключением транзитных			Mode de transport	Вид транспорта
		1963	1968	1969	1963	1968	1969		
		1 000 t			1 000 т				
GREECE / GRÈCE / ГРЕЦИЯ	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	...	...	...	9 073	10 695	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	363	355	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	75	73	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	–	–	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	8 631	10 264	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	4	4	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	...	...	...	4 015	4 626	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	192	374	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	89	126	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	–	–	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	3 732	4 123	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	2	3	Air	Воздушным
HUNGARY / HONGRIE / ВЕНГРИЯ	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	27 600	29 022	...	16 408	16 799	Total	Всего
	Rail	...	26 186	27 661	...	15 429	15 882	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	147	146	...	138	122	Route	Дорожным
	IWT	...	933(d)	1 213(d)	...	813	793	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	333(d)	...	...	27	...	Mer	Морским
	Air	...	1	2	...	1	2	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	16 555	19 140	...	5 760	7 296	Total	Всего
	Rail	...	15 273	17 874	...	4 913	6 474	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	152	152	...	143	128	Route	Дорожным
	IWT	...	702(d)	1 109(d)	...	582	689	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	424(d)	...	...	118	...	Mer	Морским
	Air	...	4	5	...	4	5	Air	Воздушным
ITALY / ITALIE / ИТАЛИЯ	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	...	...	...	...	...	Total	Всего
	Rail	...	14 828	16 171	...	14 822	15 703	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	...	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	...	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	...	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	...	...	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	...	...	...	...	...	Total	Всего
	Rail	...	8 589	9 045	...	8 583	8 577	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	...	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	...	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	...	..	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	...	...	Air	Воздушным
NETHERLANDS / PAYS-BAS / НИДЕРЛАНДЫ	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	158 818(e)	245 922(e)	...	138 806(e)	215 878(e)	237 807(e)	Total	Всего
	Rail	6 657	6 715	...	5 911	6 213	6 557	Rail	Жел. дорожным
	Road	8 348	15 870	...	7 115	13 805	15 613	Route	Дорожным
	IWT	39 809	71 677	...	22 160	44 883	44 163	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	103 984	151 477	...	103 599	150 794	171 321	Mer	Морским
	Air	15	28	...	15	28	40	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	119 076(e)	178 237(e)	...	99 064(e)	148 192(e)	166 192(e)	Total	Всего
	Rail	7 860	6 623	...	7 114	6 121	7 187	Rail	Жел. дорожным
	Road	9 795	14 664	...	8 563	12 599	13 884	Route	Дорожным
	IWT	66 399	97 914	...	49 019	71 846	77 133	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	27 127	41 834	...	26 475	40 424	47 290	Mer	Морским
	Air	16	31	...	16	31	40	Air	Воздушным

(1) International goods transport by commodity groups, see table 30.

For other notes see end of table.

(1) Voir au tableau 30 le transport international par catégorie de marchandises.

Voir autres notes à la fin du tableau.

(1) Международный грузовой транспорт по категориям грузов, см. таблицу 30.

См. другие примечания в конце таблицы.

GENERAL STATISTICS
STATISTIQUES GÉNÉRALES
ОБЩАЯ СТАТИСТИКА

4. International goods transport by various modes of transport (1)
4. Transport international de marchandises selon le mode de transport (1)
4. Международные грузовые перевозки по всем видам транспорта (1)

Country / Pays / Страна	Mode of transport	Including transit / Y compris le transit / Включая транзитные			Excluding transit / Non compris le transit / За исключением транзитных			Mode de transport	Вид транспорта
		1963	1968	1969	1963	1968	1969		
		1 000 t			1 000 т				
	Goods entered the country	Marchandises entrées dans le pays						Грузы ввезенные в страну	
NORWAY / NORVÈGE / НОРВЕГИЯ	Total	...	41 653 (b)(c)	41 243 (b)(c)	...	20 315 (b)(c)	21 045 (b)(c)	Total	Всего
	Rail	...	22 552 (f)	21 620 (f)	...	1 214	1 422	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	1 325	1 473	...	1 325	1 473	Route	Дорожным
	IWT	...	-	-	...	-	-	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	17 746	18 123	...	17 746	18 123	Mer	Морским
	Air	...	18	17	...	18	17	Air	Воздушным
	Goods left the country	Marchandises sorties du pays						Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	37 254 (b)(c)	38 026 (b)(c)	...	15 733 (b)(c)	16 492 (b)(c)	Total	Всего
	Rail	...	359	382	...	359	382	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	453	501	...	453	501	Route	Дорожным
	IWT	...	-	-	...	-	-	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	36 408 (f)	37 139 (f)	...	14 917	15 605	Mer	Морским
	Air	...	4	4	...	4	4	Air	Воздушным
POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША	Goods entered the country	Marchandises entrées dans le pays						Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	48 053	51 118	...	31 677	33 669	Total	Всего
	Rail	40 628	43 148	45 342	21 700	27 899	29 350	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	30 (g)	38 (g)	...	26 (g)	32 (g)	Route	Дорожным
	IWT	136	340	269	20	93	62	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	2 634	4 534	5 467	2 097	3 658	4 223	Mer	Морским
	Air	0	1	2	...	1	2	Air	Воздушным
	Goods left the country	Marchandises sorties du pays						Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	63 835	65 821	...	47 789	48 940	Total	Всего
	Rail	43 436	55 000	55 783	24 509	39 752	39 791	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	90 (g)	292 (g)	...	86 (g)	286 (g)	Route	Дорожным
	IWT	234	434	382	118	187	175	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	4 041	8 309	9 362	3 683	7 763	8 686	Mer	Морским
	Air	0	1	2	...	1	2	Air	Воздушным
ROMANIA / ROUMANIE / РУМЫНИЯ	Goods entered the country	Marchandises entrées dans le pays						Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	...	20 270	...	...	15 003	Total	Всего
	Rail	...	...	15 715	...	...	12 887	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	12	...	...	12	Route	Дорожным
	IWT	...	...	265	...	...	153	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	4 278	...	...	1 951	Mer	Морским
	Air	...	...	0	...	...	0	Air	Воздушным
	Goods left the country	Marchandises sorties du pays						Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	...	15 493	...	...	10 226	Total	Всего
	Rail	...	...	12 032	...	...	9 204	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	12	...	...	12	Route	Дорожным
	IWT	...	...	345	...	...	233	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	3 092	...	...	765	Mer	Морским
	Air	...	...	12	...	...	12	Air	Воздушным
SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ	Goods entered the country	Marchandises entrées dans le pays						Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	...	...	...	44 876	47 788	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	2 035	1 631	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...			Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-	-	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	42 834	46 149	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	7	8	Air	Воздушным
	Goods left the country	Marchandises sorties du pays						Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	...	...	...	15 342	16 376	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	1 669	1 727	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...			Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-	-	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	13 657	14 624	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	16	25	Air	Воздушным

(1) International goods transport by commodity groups, see table 30.

For other notes see end of table.

(1) Voir au tableau 30 le transport international par catégorie de marchandises.

Voir autres notes à la fin du tableau.

(1) Международный грузовой транспорт по категориям грузов, см. таблицы 30.

См. другие примечания в конце таблицы.

GENERAL STATISTICS

STATISTIQUES GÉNÉRALES

ОБЩАЯ СТАТИСТИКА

4. International goods transport by various modes of transport [1]

4. Transport international de marchandises selon le mode de transport [1]

4. Международные грузовые перевозки по всем видам транспорта [1]

Country / Pays / Страна	Mode of transport	Including transit / Y compris le transit / Включая транзитные			Excluding transit / Non compris le transit / За исключением транзитных			Mode de transport	Вид транспорта
		1963	1968	1969	1963	1968	1969		
		1 000 t			1 000 т				
SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ	Goods entered the country / Marchandises entrées dans le pays / Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	...	...	...	41 462 (b)(c)	45 710 (b)(c)	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	1 532	1 692	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	1 410	1 710	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	_(c)	_(c)	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	38 498	42 280	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	17	23	Air	Воздушным
	Goods left the country / Marchandises sorties du pays / Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	...	...	...	49 591 (b)(c)	54 791 (b)(c)	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	23 964	24 642	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	2 101	2 633	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	_(c)	_(c)	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	23 463	27 502	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	7	11	Air	Воздушным
SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ	Goods entered the country / Marchandises entrées dans le pays / Грузы ввезенные в страну								
	Total	30 483 (e)	42 465 (e)(h)	46 320 (e)(h)	23 498 (e)	25 782 (e)(h)	28 025 (e)(h)	Total	Всего
	Rail	19 816	18 303	20 085	13 461	8 633	9 433	Rail	Жел. дорожным
	Road	2 195	6 120	6 585	2 102	5 965	6 412	Route	Дорожным
	IWT	8 133	6 571	7 045	7 076	6 571	7 045	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	.	.	.	.	.	.	Mer	Морским
	Air	9	21	24	9	21	24	Air	Воздушным
	Goods left the country / Marchandises sorties du pays / Грузы вывезенные из страны								
	Total	9 326	19 379 (e)(h)	21 179 (e)(h)	1 897	2 696 (h)	2 883 (h)	Total	Всего
	Rail	8 663	11 332	12 427	1 349	1 662	1 774	Rail	Жел. дорожным
	Road	340	1 033	1 125	324	878	953	Route	Дорожным
	IWT	317	141	136	217	141	136	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	.	.	.	.	.	.	Mer	Морским
	Air	6	15	20	7	15	20	Air	Воздушным
UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI / СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	Goods entered the country / Marchandises entrées dans le pays / Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	...	...	...	178 714	185 984	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...			Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	765	824	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...			Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	177 800	185 000	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	149	160	Air	Воздушным
	Goods left the country / Marchandises sorties du pays / Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	...	...	...	41 999	44 692	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...			Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	656	492	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...			Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	41 148	44 000	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	195	200	Air	Воздушным
YUGOSLAVIA / YOUGOSLAVIE / ЮГОСЛАВИЯ	Goods entered the country / Marchandises entrées dans le pays / Грузы ввезенные в страну								
	Total	16 320	26 526	26 562	8 572	13 237	13 839	Total	Всего
	Rail	4 034	9 149	10 340	2 019	4 443	5 267	Rail	Жел. дорожным
	Road	240	1 171	1 423	127	570	712	Route	Дорожным
	IWT	4 653	7 562	5 971	689	2 111	1 738	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	7 393	8 642	8 826	5 736	6 111	6 120	Mer	Морским
	Air	0	2	2	0	2	2	Air	Воздушным
	Goods left the country / Marchandises sorties du pays / Грузы вывезенные из страны								
	Total	13 929	19 582	19 613	6 225	8 408	8 820	Total	Всего
	Rail	5 699	7 687	8 777	2 679	2 981	3 704	Rail	Жел. дорожным
	Road	785	1 334	1 519	666	785	864	Route	Дорожным
	IWT	4 702	6 759	5 251	738	1 308	1 018	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	2 741	3 801	4 064	2 140	3 333	3 232	Mer	Морским
	Air	1	1	2	1	1	2	Air	Воздушным

(1) International goods transport by commodity groups, see table 30.

For other notes see end of table.

(1) Voir au tableau 30 le transport international par catégorie de marchandises.

Voir autres notes à la fin du tableau.

(1) Международный грузовой транспорт по категориям грузов, см. таблицу 30.

См. другие примечания в конце таблицы.

OTES TO TABLE 4

he tonnages shown under each mode of ransport do not always agree with the igures of tonnages entering and leaving hich appear in the main tables relating o the various modes of transport. The ifferences are due to the fact that the tatistics are not derived from the same ources. Goods reconsigned or transshipped t frontiers are not necessarily treated n the same manner in the various tatistical tables and goods moved into r out of bonded warehouses may be in-luded in the statistics of ports but ot in those of this table.

a) Including parcel post for which no mode of transport is indicated.

b) Including goods for which no mode of transport is indicated.

c) Excluding movement of floating timber (for details see table 30).

d) Transit includes transport by thw Hungarian Shipping Company (MAHART) between ports abroad which does not pass through any Hungarian port.

e) Including transport by pipeline (for details see table 30).

f) Including iron ore transported on the Ofoten railway from Sweden for shipment at Narvik (21 491 000 tons loaded in 1968 and 21 534 000 tons in 1969).

g) State road transport only.

h) New series. Data are not comparable with those for 1963. As from 1 January 1968, statistics are established on the basis of Customs documents. They correspond to special trade statistics, excluding raw tobacco and liquid fuels cleared by Customs at the exit of private warehouses.

NOTES DU TABLEAU 4

Les tonnages de chaque mode de transport ne concordent pas toujours avec les chiffres des tonnages entrés et sortis qui figurent aux tableaux principaux relatifs aux divers modes de transport. Les différences proviennent du fait que les statistiques ne sont pas tirées des mêmes sources. Les marchandises réexpédiées ou transbordées aux frontières ne sont pas nécessairement prises en considération de la même façon dans les divers tableaux statistiques et les marchandises déposées dans les entrepôts, ou qui en sortent, peuvent être comprises dans la statistique des ports mais non pas dans ce tableau.

(a) Y compris les colis postaux pour lesquels le mode de transport n'est pas indiqué.

(b) Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.

(c) A l'exclusion du flottage de bois (pour détails, voir tableau 30).

(d) Le transit comprend les transports de la Société de navigation hongroise d'un port étranger à un autre sans passer par un port hongrois.

(e) Y compris le transport par pipeline (pour détails, voir tableau 30).

(f) Y compris le minerai de fer transporté par le chemin de fer d'Ofoten de la Suède pour embarquement à Narvik (21 419 000 tonnes chargées en 1968 et 21 534 000 tonnes en 1969).

(g) Transports routiers de l'Etat seulement.

(h) Nouvelle série. Les chiffres ne sont pas comparables avec ceux de 1963. Dès le 1er janvier 1968 les statistiques sont établies sur la base de documents douaniers. Elles correspondent à celles du commerce spécial, à l'exclusion des tabacs bruts et des carburants liquides dédouanés à la sortie des entrepôts privés.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 4

Тоннаж перевозок каждым видом транспорта не всегда совпадает с данными о тоннаже ввезенных и вывезенных грузов, содержащимися в основных таблицах по различным видам транспорта. Различия объясняются тем, что статистические данные были получены из различных источников. Переотправленные или перегруженные на границе грузы не обязательно учитываются одинаковым образом в различных статистических таблицах, а складированные или вывезенные со складов грузы могут включаться в статистику портов, а не в эту таблицу.

(a) Включая почтовые посылки, в отношении которых вид транспорта не указан.

(b) Включая грузы, в отношении которых вид транспорта не указан.

(c) Исключая сплав леса (подробности см. таблицу 30).

(d) Транзит включает перевозки Общества венгерского судоходства (МАХАРТ) между заграничными портами, которые не проходят через какой-либо венгерский порт.

(e) Включая перевозки трубопроводным транспортом (подробности см. таблицу 30).

(f) Включая железную руду, перевезенную из Швеции по Офотенской железной дороге для погрузки на суда в Нарвике (21 419 000 тонн погружены в 1968 году и 21 534 000 тонн в 1969 году).

(g) Только перевозки, осуществленные государственными дорожно-транспортными предприятиями.

(h) Новые ряды. Данные не сопоставимы с данными за 1963. Начиная с 1 января 1968 года, статистические данные основываются на таможенных документах. Они соответствуют данным специальной торговой статистики, исключая табачное сырье и жидкое топливо, очищенные от пошлин при выходе из частных складов.

GENERAL STATISTICS

STATISTIQUES GÉNÉRALES

ОБЩАЯ СТАТИСТИКА

5. International travel statistics

5. Statistique du tourisme international

5. Статистика международного туризма

Country	Pays	Страна	Code Шифр	1963	1968	1969
				1000		
AUSTRIA	AUTRICHE	АВСТРИЯ	B C	5 768 37 983	7 344 47 675	7 842 50 755
BELGIUM	BELGIQUE	БЕЛЬГИЯ	C	4 574	6 143[r]	6 261
BULGARIA	BULGARIE	БОЛГАРИЯ	A	415	1 783	2 131
CYPRUS	CHYPRE	КИПР	A C	70 529	88 544	... ...
CZECHOSLOVAKIA (b)	TCHECOSLOVAQUIE (b)	ЧЕХОСЛОВАКИЯ (b)	A C	285 1 426	4 166 16 767	2 899 10 898
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY	RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE	ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	B C	5 603 11 692	6 557 13 850	7 022 15 029
FRANCE	FRANCE	ФРАНЦИЯ	A C	10 000[r] 88 200[r]	10 800 103 000	12 100 112 500
GREECE	GRÈCE	ГРЕЦИЯ	A C	673 ...	879 ...	1 139 5 877
HUNGARY	HONGRIE	ВЕНГРИЯ	A (b) C	... ...	4 307 3 535	6 069 3 632
IRELAND	IRLANDE	ИРЛАНДИЯ	A C	1 492 15 437	1 917 ...	... ...
ITALY	ITALIE	ИТАЛИЯ	A C	10 600 36 216	12 600 61 337[r]	13 500 66 283
LUXEMBOURG	LUXEMBOURG	ЛЮКСЕМБУРГ	A C	378 802	354 710	391 781
MALTA	MALTE	МАЛЬТА	A	32	137	186
NETHERLANDS	PAYS-BAS	НИДЕРЛАНДЫ	B C	1 641 4 095	1 929 4 741	2 055 4 989
POLAND	POLOGNE	ПОЛЬША	B C	285 3 303	1 713 10 448[r]	1 975 15 272
PORTUGAL	PORTUGAL	ПОРТУГАЛИЯ	B C	514 1 832	922[r] 3 128[r]	1 024 3 519
ROMANIA	ROUMANIE	РУМЫНИЯ	A	162	1 451	1 839
SCANDINAVIA (c)	SCANDINAVIE (c)	СКАНДИНАВИЯ (c)	A	8 679	10 285	10 942
SPAIN (b)	ESPAGNE (b)	ИСПАНИЯ (b)	A	10 932	19 183[r]	21 682
SWITZERLAND	SUISSE	ШВЕЙЦАРИЯ	B C	5 484 17 793	6 000 18 562	6 259 19 314

GENERAL STATISTICS
STATISTIQUES GÉNÉRALES
ОБЩАЯ СТАТИСТИКА

5. International travel statistics
5. Statistique du tourisme international
5. Статистика международного туризма

Country	Pays	Страна	Code Шифр	1963	1968	1969
				1000		
TURKEY	TURQUIE	ТУРЦИЯ	A	198	383	...
USSR	URSS	СССР	A	933	1 676	...
UNITED KINGDOM	ROYAUME-UNI	СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	A	...	4 828[r]	5 853
YUGOSLAVIA	YOUGOSLAVIE	ЮГОСЛАВИЯ	B C	1 755 7 649	3 887 17 210	4 746 22 436

Explanation of code:

A = Arrivals.
B = Arrivals at hotels.
C = Tourist nights.

(a) "Arrivals" means numbers of tourists crossing frontiers and staying at least 24 hours or overnight.

"Arrivals at hotels" signifies arrivals of tourists in hotels, pensions, etc.

"Tourist nights" means the number of nights spent by tourists in hotels, pensions etc. The figures in respect of tourists relate solely to persons not normally resident in the country visited and they exclude excursionists, i.e. temporary visitors staying less than 24 hours (including travellers on cruises). Owing to differences in definitions, figures may not be strictly comparables from one country to another.

(b) Including excursionists.
(c) Arrivals of non-Scandinavians in the Scandinavian Passport Control Area. Data do not include travel within this area by nationals of Denmark, Finland, Norway and Sweden.

(d) All forms of accommodation, i.e. camping grounds, holiday villages, etc. in addition to hotels and pensions.

Explication du code:

A = Arrivées.
B = Arrivées aux hôtels.
C = Nuitées.

(a) "Arrivées" signifie le nombre de touristes ayant franchi la frontière et séjourné au moins 24 heures ou une nuit.
"Arrivées aux hôtels" signifie le nombre d'arrivées de touristes dans les hôtels, pensions, etc.
"Nuitées" signifie le nombre des nuits passées par les touristes dans les hôtels, pensions, etc. Les chiffres de touristes se réfèrent uniquement aux personnes qui n'habitent pas normalement les pays visités, et excluent les excursionnistes, c'est-à-dire les visiteurs temporaires séjournant moins de 24 heures dans le pays visité (y compris les voyageurs en croisière). En raison de définitions différentes, les chiffres ne sont pas toujours comparables d'un pays à l'autre.

(b) Y compris les excursionnistes.
(c) Contrôle de passeports des arrivées de touristes autres que Scandinaves en Scandinavie. Les données ne comprennent pas les voyages effectués à l'intérieur de cette région par les ressortissants du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède.
(d) Toutes les formes de logement; donc, y compris terrains de camping, villages de vacances en plus des hôtels, pensions, etc.

Объяснение шифра:

A = Число въехавших.
B = Число прибывших в гостиницы.
C = Число ночевок.

(a) "Число въехавших" означает число туристов, переехавших границу и оставшихся в стране не менее чем 24 часа или на ночь.
"Число прибывших в гостиницы" означает число туристов, прибывших в гостиницы, пансионы и т.д.
"Число ночевок" означает число ночей, проведенных туристами в гостиницах, пансионах и т.д. Данные о туристах относятся только к лицам, не проживающим обычно в данной стране; в эти данные не включены также экскурсанты, т.е. лица, оставшиеся в посещаемой стране менее 24 часов (включая пассажиров, совершающих морские путешествия с высадкой в портах). Вследствие разницы в определениях данные различных стран могут быть не вполне сопоставимы.

(b) Включая экскурсантов.
(c) Паспортный контроль прибывающих иных, чем скандинавов, в Скандинавию. Данные не включают поездок внутри этого района, совершаемых гражданами Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции.
(d) Все виды жилья, например кемпинги, туристические городки и т.д. в дополнение к гостиницам и пансионам.

Railways
6. Networks at end of year [a]

Chemins de fer
6. Réseaux à la fin de l'année [a]

Железные дороги
6. Сети к концу года [a]

	English		French		Russian	
1	Length of line operated	km	Longueur des lignes exploitées	km	Протяжённость эксплуатируемых линий	км
2	of which: Electrified	km	dont: Electrifiée	km	в том числе: Электрифицированных	км
2.1		%		%		%
3	of which: Not operated for passenger transport	km	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	km	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок	км
3.1		%		%		%
4	of which: With two or more tracks	km	dont: A deux ou à plusieurs voies	km	в том числе: Двухколейных и многоколейных	км
4.1		%		%		%
5	of which: Electrified	km	dont: Electrifiée	km	из них: Электрифицированных	км
6	of which: Not operated for passenger transport	km	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	km	из них: Закрытых для пассажирских перевозок	км
7	Length of track, including sidings	km	Longueur des voies, y compris les embranchements	km	Протяжённость путей, включая запасные	км
8	of which: electrified	km	dont: électrifiée	km	в том числе: электрифицированных	км

	English		French		Russian	
1	Length of line operated	km	Longueur des lignes exploitées	km	Протяжённость эксплуатируемых линий	км
2	of which: Electrified	km	dont: Electrifiée	km	в том числе: Электрифицированных	км
2.1		%		%		%
3	of which: Not operated for passenger transport	km	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	km	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок	км
3.1		%		%		%
4	of which: With two or more tracks	km	dont: A deux ou à plusieurs voies	km	в том числе: Двухколейных и многоколейных	км
4.1		%		%		%
5	of which: Electrified	km	dont: Electrifiée	km	из них: Электрифицированных	км
6	of which: Not operated for passenger transport	km	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	km	из них: Закрытых для пассажирских перевозок	км
7	Length of track, including sidings	km	Longueur des voies, y compris les embranchements	km	Протяжённость путей, включая запасные	км
8	of which: electrified	km	dont: électrifiée	km	в том числе: электрифицированных	км

	English		French		Russian	
1	Length of line operated	km	Longueur des lignes exploitées	km	Протяжённость эксплуатируемых линий	км
2	of which: Electrified	km	dont: Electrifiée	km	в том числе: Электрифицированных	км
2.1		%		%		%
3	of which: Not operated for passenger transport	km	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	km	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок	км
3.1		%		%		%
4	of which: With two or more tracks	km	dont: A deux ou à plusieurs voies	km	в том числе: Двухколейных и многоколейных	км
4.1		%		%		%
5	of which: Electrified	km	dont: Electrifiée	km	из них: Электрифицированных	км
6	of which: Not operated for passenger transport	km	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	km	из них: Закрытых для пассажирских перевозок	км
7	Length of track, including sidings	km	Longueur des voies, y compris les embranchements	km	Протяжённость путей, включая запасные	км
8	of which: electrified	km	dont: électrifiée	km	в том числе: электрифицированных	км

TABLE 6 TABLEAU 6 ТАБЛИЦА 6

	ALBANIA / ALBANIE / АЛБАНИЯ			AUSTRIA (a) / AUTRICHE (a) / АВСТРИЯ (a)						BELGIUM / BELGIQUE / БЕЛЬГИЯ		
				ÖBB			Others / Autres / Другие					
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	151	205	...	5 933	5 924	5 908	661	636	...	4 544	4 282	4 263
2	...	...	...	2 058	2 306	2 306	272	271	...	1 046	1 125	1 125
2.1	...	...	...	34.7	38.9	39.0	41.1	42.6	...	23.0	26.3	26.4
3	...	...	...	208	217	230	46	53	...	1 568	1 401	1 381
3.1	...	...	...	3.5	3.7	3.9	7.0	8.3	...	34.5	32.7	32.4
4	...	...	...	1 497	1 451	1 439	25	25	...	2 643	2 559	2 558
4.1	...	...	...	25.2	24.5	24.4	3.8	3.9	...	58.2	59.8	60.0
5	...	...	...	1 177	1 241	1 245	25	25	...	1 008	1 046	1 083
6	...	...	...	12	35	35	...	...	...	207	155	37
7	...	...	...	10 477	10 323	10 278	808	778	...	12 152	11 532	11 478
8	...	...	...	4 813	5 162	5 162	...	307	...	2 738	2 946	2 954

	BULGARIA / BULGARIE / БОЛГАРИЯ			CZECHOSLOVAKIA / TCHECOSLOVAQUIE / ЧЕХОСЛОВАКИЯ			DENMARK / DANEMARK / ДАНИЯ					
							DSB			Others / Autres / Другие		
1	4 141	4 157	4 196	13 165	13 317	13 315	2 500	2 352[r]	2 352	1 498	846	...
2	297	695	712	1 379	2 389	2 511	66	84	84	-	-	...
2.1	7.2	16.7	17.0	10.5	17.9	18.9	2.6	3.6	3.6	-	-	...
3	...	...	...	8	101	101	22	22	22	...	...	...
3.1	...	...	...	0.06	0.8	0.8	0.9	0.9	0.9	...	...	...
4	101	158	188	2 802	2 837	2 835	723	726	726	...	...	...
4.1	2.4	3.8	4.5	21.3	21.3	21.3	28.9	30.8	30.8	...	...	...
5	...	...	...	...	1 701	1 811	61	81	81	...	...	...
6	...	...	...	...	4	4	10	10	10	...	...	...
7	5 712	5 923	6 013	23 697	24 194	24 192	4 864	4 759	4 762	...	...	...
8	...	...	...	...	5 882	6 238	187	204[r]	204	...	...	...

	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ						FINLAND / FINLANDE / ФИНЛЯНДИЯ					
	DB			Others / Autres / Другие			VR			Others / Autres / Другие		
1	30 545	29 845	29 574	4 882	4 233	4 199	5 363	5 725	5 722	74	29	29
2	5 043	8 091	8 165	458	317	313	-	-	38	-	-	-
2.1	16.5	27.1	27.6	9.4	7.5	7.5	-	-	0.7	-	-	-
3	2 836	3 636	3 899	...	1 840	1 967	277	1 062	1 192	-	29	29
3.1	9.3	12.2	13.2	...	43.5	46.8	5.2	18.6	20.8	-	100.0	100.0
4	12 478	12 265	12 186	...	510	509	435	461	461	-	-	-
4.1	40.9	41.1	41.2	...	12.0	12.1	8.1	8.1	8.1	-	-	-
5	4 330	7 033	7 050	...	134	133	-	-	30	-	-	-
6	710	652	647	...	359	360	-	-	-	-	-	-
7	70 295	67 602	67 214	...	5 830	5 812	8 444	8 736	8 733	91	36	36
8	14 895	24 768	24 737	...	508	497	-	-	92	-	-	-

For notes and code see end of table. Voir notes et code à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 6 — TABLEAU 6 — ТАБЛИЦА 6

	FRANCE / FRANCE / ФРАНЦИЯ			GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC / RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE / ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА			GREECE(b) / GRÈCE(b) / ГРЕЦИЯ(b)			HUNGARY / HONGRIE / ВЕНГРИЯ		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	38 550	37 104	36 502	16 114	15 237	14 909	2 576	2 571	2 571	8 825	8 777	8 768
2	7 780	8 811	9 029	910	1 203	1 285	-	-	-	496	771	782
2.1	20.2	23.7	24.7	5.6	7.9	8.6	-	-	-	5.6	8.8	8.9
3	9 280	8 319	9 466	...	...	1 204	-	-	-	...	...	...
3.1	24.1	22.4	25.9	...	...	8.1	-	-	-	...	...	...
4	16 010	15 865	15 766	...	...	2 424	...	101	...	959	1 093	1 103
4.1	41.5	42.8	43.2	...	...	16.3	...	3.9	...	10.9	12.4	12.6
5	6 390	7 403	7 603	...	...	...	-	-	...	...	...	...
6	...	7 208	7 392	...	...	...	-	-	...	...	...	...
7	81 360	79 295	78 340	29 440	29 250	...	...	...	...	13 532	13 864	13 880
8	21 460	25 199	25 673	...	3 073	...	...	3 172	...	...	...	...

	IRELAND (c) / IRLANDE (c) / ИРЛАНДИЯ (c)			ITALY / ITALIE / ИТАЛИЯ					LUXEMBOURG / LUXEMBOURG / ЛЮКСЕМБУРГ		
				FS			Others / Autres / Другие				
1	2 353	2 145	2 145	16 465[r]	16 351	16 014	5 278	4 211	...	393	328	281
2	-	-	-	7 916	7 946	7 916	2 024	1 484	...	136	136	136
2.1	-	-	-	48.1	48.6	49.4	38.3	35.2	...	34.6	41.5	48.4
3	...	306	306	386	225	225	...	...	...	45	44	44
3.1	...	14.3	14.3	2.4	1.4	1.4	...	...	...	11.5[r]	13.4	15.7
4	529	512	512	4 558	4 789	4 806	163	194	...	161	161	161
4.1	22.5	23.9	23.9	28.0	29.3	30.0	3.1	4.6	...	41.0[r]	49.1	57.3
5	-	-	-	4 339	4 578	4 603	...	37	...	92	92	92
6	...	...	...	204	225[r]	225	...	...	...	...	...	18
7	3 359	3 080*	3 078	28 725[r]	29 044	29 070	...	...	...	827	730	674
8	-	-	-	17 161	17 700	17 928	...	...	...	332	336	336

	NETHERLANDS / PAYS-BAS / НИДЕРЛАНДЫ			NORWAY (d) / NORVÈGE (d) / НОРВЕГИЯ (d)			POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША			PORTUGAL (e) / PORTUGAL (e) / ПОРТУГАЛИЯ (e)		
1	3 245	3 147	3 147	4 330	4 242	4 242	26 920	26 628	23 196	3 597	3 592	3 592
2	1 624	1 645	1 645	1 915	2 269	2 269	1 559	3 206	3 477	256[r]	417[r]	417
2.1	50.0	52.3	52.3	44.2	53.5	53.5	5.8	12.0	15.0	7.1[r]	11.6	11.6
3	766	669	669	72	94	94	...	...	...	...	...	...
3.1	23.6	21.3	21.3	1.7	2.2	2.2	...	...	...	...	...	...
4	1 565	1 565	1 565	76	76	76	7 352	7 568	7 619	398	425[r]	425
4.1	48.2	49.7	49.7	1.8	1.8	1.8	27.3	28.4	32.8	11.1	11.8	11.8
5	1 457	1 477	1 477	76	76	76	...	2 888	3 070	279	428[r]	404
6	8	7	7	-	-	-	...	...	...	...	...	...
7	7 160	7 146	7 146	5 504	5 430	5 429	54 064	54 863	51 238	4 657	4 675	4 697
8	3 758	3 812	3 812	2 432	2 922	2 922	...	8 381	9 165	728	1 034	994

For notes and code see end of table. Voir notes et code à la fin du tableau. См. приложения и шифр в конце таблицы.

TABLE 6 — TABLEAU 6 — ТАБЛИЦА 6

	ROMANIA / ROUMANIE / РУМЫНИЯ			SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ						SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ		
				RENFE (f)			Others (g)	Autres (g)	Другие (g)	SJ		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	11 003	11 016	11 006	13 407	13 687	13 691	...	3 738	3 150	13 302	12 153	11 888
2	58	240	397	2 448	3 140	3 141	...	707	725	7 008	7 069	7 042
2.1	0.5	22	3.6	18.3	22.9	22.9	...	18.9	23.0	52.7	58.2	59.2
3	361	330	...	...	107	118	...	...	...	264	314	283
3.1	3.3	3.0	...	...	0.8	0.9	...	...	...	2.0	2.6	2.4
4	679	755	909	1 878	1 919	1 971	...	151	150	1 136	1 165	1 165
4.1	6.2	6.9	8.3	14.0	14.0	14.4	...	4.0	4.8	8.5	9.6	9.8
5	-	172	210	822	1 322	1 356	...	85	85	1 136	1 165	1 165
6	...	...	...	...	9	-	...	...	...	-	-	-
7	17 381	17 870	18 077	18 779	19 336	...	...	...	...	20 070	19 021	18 828
8	64*	598	1 021	4 162	5 612	...	...	...	...	11 165	11 137	11 104

	SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ			SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ								
	Others (a)	Autres (a)	Другие (a)	SBB-CFF			BLS			Others (a)	Autres (a)	Другие (a)
1	761	659	659	2 914	2 914	2 913	247	247	245	1 921	1 860	...
2	533	478	478	2 897	2 897	2 897	247	247	245	1 873	1 851	...
2.1	70.0	72.5	72.5	99.4	99.4	99.4	100.0	100.0	100.0	97.5	99.5	...
3	...	318	318	9	9	20	-	-	-	-	-	...
3.1	...	48.3	48.3	0.3	0.3	0.7	-	-	-	-	-	...
4	2	2	2	1 269	1 306	1 322	32	40	40	14	15	...
4.1	0.3	0.3	0.3	43.5	44.8	45.4	13.0	16.7	16.7	0.7	0.8	...
5	2	2	2	1 269	1 306	1 322	32	40	40	14	15	...
6	-	-	-	9	-	-	366	377	376	2 337	2 291	...
7	...	904	905	6 535	6 686	6 714	366	377	376	2 281	2 282	...
8	...	682	682	6 179	6 244	6 292	366	377	376	2 281	2 282	...

	TURKEY / TURQUIE / ТУРЦИЯ			USSR / URSS / СССР						BYELORUSSIAN S.S.R.(h) / R.S.S. de BIELORUSSIE (h) / БЕЛОРУССКАЯ ССР (h)		
				Public	Publiques	Общего пользов.	Industrial	Industriels	Промышлен.			
1	7 911	8 008	7 985	128 600	133 600	134 600	111 000	...	...	5 430	5 360	5 399
2	28	28	36	20 400	30 720	32 400	...	...	...	...	...	...
2.1	0.4	0.3	0.5	15.9	23.1	24.1	...	...	...	...	...	...
3	-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3.1	-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	110	115	115	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4.1	1.4	1.4	1.4	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	28	28	36	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	9 423	9 620	9 629	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	42	70	71	...	...	...	...	...	...	...	...	...

For notes and code see end of table. — Voir notes et code à la fin du tableau. — См. примечания и шифр в конце таблицы.

Railways

6. Networks at end of year [a]

Chemins de fer

6. Réseaux à la fin de l'année [a]

Железные дороги

6. Сети к концу года [a]

TABLE 6 — TABLEAU 6 — ТАБЛИЦА 6

	UKRAINIAN S.S.R. [h] / R.S.S. d'UKRAINE [h] / УКРАИНСКАЯ ССР [h]			UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI / СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО			YUGOSLAVIA / YOUGOSLAVIE / ЮГОСЛАВИЯ			UNITED STATES / ÉTATS-UNIS / СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	21 506	22 054	22 101	27 330	20 051	19 470	11 857	10 688	10 456	345 027[r]	336 400[*]	...
2	2 953	4 851	5 013	2 556	3 182	3 169	310	558	919	...	...	...
2.1	13.7	22.0	22.7	9.4	15.9	16.3	2.6	5.2	8.8	...	...	...
3	...	...	...	7 002	4 789	4 382	-	-	-	...	...	...
3.1	...	...	...	25.6	23.9	22.5	-	-	-	...	...	...
4	...	...	...	18 628	15 006	14 455	727	747	748	...	...	...
4.1	...	...	...	68.2	74.8	74.2	6.1	7.0	7.2	...	...	...
5	...	...	...	2 485	3 079	3 072	123	189	357	...	...	...
6	...	...	...	...	...	-	-	-	-	...	...	...
7	...	...	...	74 728	54 698	52 269	16 431	15 433	15 182	564 997	547 200[*]	...
8	...	...	...	...	8 618	8 552	565	963	1 605	...	...	...

1	Length of line operated	Longueur des lignes exploitées	Протяжённость эксплуатируемых линий
2	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
2.1	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
3	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
3.1	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
4	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
4.1	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
5	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе из них: Электрифицированных
6	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	в том числе из них: Закрытых для пассажирских перевозок
7	Length of track, including sidings	Longueur des voies, y compris les embranchements	Протяжённость путей, включая запасные
8	of which: electrified	dont: électrifiée	в том числе: электрифицированных

1	Length of line operated	Longueur des lignes exploitées	Протяжённость эксплуатируемых линий
2	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
2.1	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
3	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
3.1	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
4	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
4.1	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
5	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе из них: Электрифицированных
6	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	в том числе из них: Закрытых для пассажирских перевозок
7	Length of track, including sidings	Longueur des voies, y compris les embranchements	Протяжённость путей, включая запасные
8	of which: electrified	dont: électrifiée	в том числе: электрифицированных

1	Length of line operated	Longueur des lignes exploitées	Протяжённость эксплуатируемых линий
2	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
2.1	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе: Электрифицированных
3	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
3.1	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок
4	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
4.1	of which: With two or more tracks	dont: A deux ou à plusieurs voies	в том числе: Двухколейных и многоколейных
5	of which: Electrified	dont: Electrifiée	в том числе из них: Электрифицированных
6	of which: Not operated for passenger transport	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	в том числе из них: Закрытых для пассажирских перевозок
7	Length of track, including sidings	Longueur des voies, y compris les embranchements	Протяжённость путей, включая запасные
8	of which: electrified	dont: électrifiée	в том числе: электрифицированных

	Explanation of code:	Explication du code:	Объяснение шифра:
ÖBB = Österreichische Bundesbahnen	Austrian Federal Railways	Chemins de fer fédéraux autrichiens	Австрийские федеральные железные дороги
DSB = Danske Statsbaner	Danish State Railways	Chemins de fer de l'Etat danois	Датские государственные железные дороги
VR = Valtionrautatiet	Finnish State Railways	Chemins de fer de l'Etat finlandais	Финские государственные железные дороги
FS = Ferrovie dello Stato	Italian State Railways	Chemins de fer de l'Etat italiens	Итальянские государственные железные дороги
RENFE = Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles	Spanish National Railways System	Réseau national des chemins de fer espagnols	Испанская государственная сеть железных дорог
SJ = Statens järnvägar	Swedish State Railways	Chemins de fer de l'Etat suédois	Шведские государственные железные дороги
SBB-CFF = Schweizerische Bundesbahnen – Chemins de fer fédéraux	Swiss Federal Railways	Chemins de fer fédéraux	Швейцарские федеральные железные дороги
BLS = Bern-Lötschberg-Simplon	Bern-Lötschberg-Simplon railways	Chemins de fer Berne-Loetschberg-Simplon	Железные дороги Берн-Летчберг-Симплон
DB = Deutsche Bundesbahn	German Federal Railways	Chemins de fer fédéraux allemands	Немецкие федеральные железные дороги
BR = British Railways		Chemins de fer britanniques	Британские железные дороги

(a) Length owned.
(b) All railways
(c) Position at 31 March.
(d) Including Ofoten railway (route length: 42 km).
(e) Including Sociedade Estoril (SE) (route length: 26 km).
(f) Broad gauge.
(g) Narrow gauge.
(h) Included in the data for the USSR.

(a) Longueur du propre réseau.
(b) Tous les chemins de fer.
(c) Situation au 31 mars.
(d) Y compris le chemin de fer d'Ofoten (longueur de ligne: 42 km).
(e) Y compris Sociedade Estoril (SE) (longueur de ligne: 26 km).
(f) Voies larges.
(g) Voies étroites.
(h) Compris dans les données de l'URSS.

(a) Протяженность собственных железных дорог.
(b) Все железные дороги.
(c) По состоянию на 31 марта.
(d) Включая Офотенскую железную дорогу (протяженность линии: 42 км).
(e) Включая колею общества Эсторил (SE) (протяженность линии: 26 км).
(f) Широкая колея.
(g) Узкая колея.
(h) Включены в данные по СССР.

Railways

7. Mobile equipment [1]

Chemins de fer

7. Equipement mobile [1]

Железные дороги

7. Подвижной состав [1]

TABLE 7 — TABLEAU 7 — ТАБЛИЦА 7

| | | |

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	BELGIUM BELGIQUE БЕЛЬГИЯ						CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1.1	1 348	1 075	1 083	135	6	12	...	4 860	4 779	...	...	...
1.2	1 942	1 356	1 774	...	...	42.0	...	...	...	...	...	...
2.1	603	-	-	-	-	-	...	2 720	2 335	...	...	...
2.2	916	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
3.1	186	196	208	2	6	12	...	797	844	...	...	...
3.2	477	515	557	...	...	42.0	...	...	...	...	...	...
4.1	559	879	875	133	-	-	435	1 343	1 600	...	...	...
4.2	549	841	837	...	-	-	...	...	...	...	...	...
5.1	495	794	790	107	-	-	...	...	...	...	...	...
5.2	...	821	816	...	-	-	...	...	...	...	...	...
6.1	457	446	446	57	-	-	...	1 138	1 146	...	...	...
6.2	338	380	380	...	-	-	...	...	...	...	...	...
7.1	292	352	352	57	-	-	...	108	108	...	...	...
7.2	292	354	354	...	-	-	...	...	...	...	...	...
8.1	165	94	94	-	-	-	...	1 030	1 038	...	...	...
8.2	46.0	26.5	26.5	-	-	-	...	...	...	...	...	...
9.1	3 685	3 425	3 398	-	-	-	11 000	10 571	10 606	...	...	...
9.2	...	292	289	-	-	-	...	...	...	...	...	...
10.1	756	639	548	-	-	-	...	2 552	2 367	...	...	...
11.1	59 849	43 619	43 319	382	1 787	1 776	131 920	136 206	137 103	...	...	...
11.2	1 392	1 116	1 136	...	...	69.2	...	...	...	...	...	...
12.1	14 660	10 085	9 741	-	-	-	...	...	...	...	...	...
12.2	279	230	195	-	-	-	...	...	...	...	...	...
13.1	33 599	20 455	19 645	91	403	197	...	...	...	...	...	...
13.2	822	533	513	...	...	5.5	...	...	...	...	...	...
14.1	9 844	7 210	7 279	97	837	503	...	...	...	...	...	...
14.2	248	225	242	...	...	28.0	...	...	...	...	...	...
15.1	...	5 869	6 654	...	905	795	...	...	...	...	...	...
15.2	...	157	187	...	...	27.7	...	...	...	...	...	...
16.1	...	...	40	...	...	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	...	0.8	...	...	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	117	...	...	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	2.2	...	...	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	...	-	...	...	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	...	-	...	...	-	...	...	...	...	...	...
19.1	6 645	5 106	4 651	173	21	10	...	...	...	...	...	...
19.2	210	184	172	...	...	0.5	...	...	...	...	...	...
20.1	66 494	48 725	47 970	555	1 808	1 786	...	...	...	...	...	...
20.2	1 602	1 300	1 308	...	...	69.7	...	...	...	...	...	...

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

DENMARK DANEMARK ДАНИЯ												
	DSB						Others Autres Другие					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1.1	545	446	373	37	18	2	122	61	...	...	...	...
1.2	437	373	323	...	...	6.6	...	...	...	...	...	...
2.1	252	97	15	-	-	-	58	12	...	...	...	...
2.2	223	94	30	-	-	-	...	...	...	...	...	...
3.1	-	-	-	-	-	-	-	-	...	...	...	...
3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	...	...	...	...
4.1	293	349	358	37	18	2	64	49	...	...	...	...
4.2	214	279	293	...	...	6.6	...	...	...	...	...	...
5.1	202	253	257	37	6	2	...	...	...	...	...	...
5.2	203	266	279	...	...	6.6	...	...	...	...	...	...
6.1	283	339	372	5	39	35	169	131	...	...	...	...
6.2	158	212	241	...	...	28	...	...	...	...	...	...
7.1	119	185	221	-	39	35	-	-	...	...	...	...
7.2	82	135	166	-	...	28	-	-	...	...	...	...
8.1	164	154	151	5	-	-	169	131	...	...	...	...
8.2	77	77	76	...	-	-	...	...	...	...	...	...
9.1	1 661	1 491	1 127	46	101	69	410	297	...	...	...	...
9.2	105	96	99	...	...	6.5	19.1	14.3	...	...	...	...
10.1	318	210	182	25	15	-	102	71	...	...	...	...
11.1	11 008	10 452	10 265	543	224	117	1 177	547	...	...	...	...
11.2	222	242	239	...	...	4	15.7	7.7	...	...	...	...
12.1	6 433	6 739	6 484	543	-	-	...	...	...	...	...	...
12.2	124	152	144	...	-	-	...	...	...	...	...	...
13.1	3 216	3 219	2 131	-	-	-	...	...	...	...	...	...
13.2	71	53	51	-	-	-	...	...	...	...	...	...
14.1	693	878	917	-	194	67	...	...	...	...	...	...
14.2	15	24	28	-	...	3	...	...	...	...	...	...
15.1	666	616	541	-	30	50	...	...	...	...	...	...
15.2	11	13	13	-	...	1	...	...	...	...	...	...
16.1	...	...	135	-	...	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	...	2	-	...	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	67	-	...	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	1	-	...	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	...	-	-	...	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	...	-	-	...	-	...	...	...	...	...	...
19.1	819	751	664	18	32	19	...	...	...	...	...	...
19.2	15	15	14	...	...	0.5	...	...	...	...	...	...
20.1	11 827	11 203	10 929	561	256	136	...	...	...	...	...	...
20.2	237	257	253	...	...	4.5	...	...	...	...	...	...

For code see page 17. Voir code à la page 17. См. шифр на стр. 17.

TABLE 7

TABLEAU 7

ТАБЛИЦА 7

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ

	DB						Others — Autres — Другие					
	Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year — Véhicules neufs mis en service pendant l'année — Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year — Véhicules neufs mis en service pendant l'année — Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1.1	10 350	8 096	7 941	592	281	200	...	512	504	...	...	...
1.2	16 727	16 012	15 482	...	...	...	...	267	273	...	...	...
2.1	5 822	1 995	1 660	-	-	-	...	42	36	...	...	...
2.2	8 939	3 473	2 930	-	-	-	...	24	22	...	...	...
3.1	1 531	2 188	2 233	220	74	53	...	36	34	...	...	...
3.2	6 426	9 750	9 592	...	...	...	...	14	13	...	...	...
4.1	2 997	3 913	4 048	372	207	147	...	434	434	...	...	...
4.2	1 362	2 789	2 960	...	...	...	...	229	238	...	...	...
5.1	1 600	2 307	2 429	307	156	96	...	286	291	...	...	...
5.2	1 209	2 543	2 733	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1	1 456	1 610	1 635	44	7	43	...	382	366	...	...	...
6.2	564	953	894	...	...	...	...	114	104	...	...	...
7.1	426	613	651	44	6	43	...	170	162	...	...	...
7.2	365	679	620	...	...	...	...	60	51	...	...	...
8.1	1 030	997	984	-	1	-	...	212	204	...	...	...
8.2	199	274	274	-	...	-	...	54	53	...	...	...
9.1	22 576	21 766	21 231	489	387	380	...	949	863	...	...	...
9.2	1 400	1 416	1 398	...	...	...	...	55	51	...	...	...
10.1	4 102	2 845	2 782	55	14	48	...	119	106	...	...	...
11.1	276 700	270 346	274 028	7 246	4 806	6 142	...	4 479	4 325	...	67	108
11.2	6 779	7 576 (a)	7 776 (a)	...	182	194	...	136	139	...	...	...
12.1	101 315	88 834	88 256	2 975	2 411	540	...	434	399	...	18	-
12.2	2 145	2 046 (a)	2 055 (a)	...	58	13	...	7	7	...	...	-
13.1	115 113	83 403	82 485	1 278	-	-	...	1 422	1 306	...	13	28
13.2	2 992	2 402 (a)	2 377 (a)	...	-	-	...	34	35	...	...	...
14.1	51 610	46 509	47 369	2 822	922	1 803	...	628	596	...	7	41
14.2	1 438	1 488 (a)	1 535 (a)	...	54	58	...	22	23	...	...	...
15.1	...	51 600	53 126	...	1 473	3 650	...	1 995	2 024	...	29	39
15.2	...	1 642 (a)	1 754 (a)	...	70	120	...	72	74	...	...	...
16.1	...			...			...	...	...	...	...	...
16.2	...			...			...	...	...	...	...	...
17.1	...	2 263	2 792	...	37	149	...	...	...	...	...	...
17.2	...	42 (a)	55 (a)	...	0.9	3.0	...	...	...	...	...	...
18.1	...			...			...	...	...	...	...	...
18.2	...			...			...	...	...	...	...	...
19.1	43 962	40 581	42 048	...	...	...	...	171	73	...	...	...
19.2	1 081	1 222	1 323	...	...	...	...	2	2	...	...	...
20.1	320 662	310 927	316 076	...	...	...	...	4 650	4 398	...	...	...
20.2	7 860	8 798	9 099	...	...	...	...	138	141	...	...	...

For notes see end of table.
For code see page 17.

Voir notes à la fin du tableau.
Voir code à la page 17.

См. примечания в конце таблицы.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	FINLAND FINLANDE ФИНЛЯНДИЯ						FRANCE FRANCE ФРАНЦИЯ					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1.1	916	956	884	22	25[r]	27	7 612	6 269	6 140	317	175	...
1.2	820	889	816	...	17.8[r]	6.5	13 463	11 454	11 380	...	...	...
2.1	639	363	276	-	-	-	3 513	1 055	754	-	-	...
2.2	604	358	281	-	-	-	7 080	2 418	1 837	-	-	...
3.1	-	-	-	-	-	-	1 939	2 220	2 223	108	54	...
3.2	-	-	-	-	-	-	5 594	7 182	7 640	...	...	...
4.1	277	593	608	22	25[r]	27	2 160	2 994	3 163	209	127	...
4.2	216	531	535	...	17.8[r]	6.5	789	1 854	1 903	...	...	...
5.1	160	323	321	17	11	2	988	1 665	1 888	105	127	...
5.2	194	490	491	...	15.4	2.5	656	1 682	1 791	...	...	...
6.1	232	279	278	1	3	2	1 670	1 747	1 732	33	57	...
6.2	54	79	81	...	3.5	2.3	886	1 115	1 170	...	...	...
7.1	-	3	5	-	3	2	555	621	641	-	28	...
7.2	-	3.5	5.8	-	3.5	2.3	522	644	686	-	...	...
8.1	232	276	273	1	-	-	1 115	1 126	1 091	33	29	...
8.2	54	76	75	...	-	-	365	471	484	...	...	...
9.1	1 216	1 080	1 020	20	32	19	15 251	15 332	15 110	63	282	...
9.2	76	71	66	...	1.0	1.4	1 043	...	...	...	...	...
10.1	299	189	155	2	...	-	7 540	6 230	2 090	-	132	...
11.1	23 613	22 174	22 150	850	997	1 596	287 400	241 272	229 230	5 541	10 589	...
11.2	439	471	494	...	26	51	6 830	6 304	6 966	...	...	...
12.1	3 443	8 535	8 532	150	337	539	111 100	101 941	99 360	2 785	4 360	...
12.2	139	157	162	...	9	14	2 450	2 461	2 739	...	...	...
13.1	-	180	464	-	-	284	104 000	66 756	59 050	-	3 081	...
13.2	-	4	11	-	-	7	2 430	1 728	1 823	-	...	...
14.1	13 843	10 615	10 086	700	392	658	58 500	52 425	50 550	1 306	2 430	...
14.2	272	240	245	...	11	25	1 560	1 617	1 796	...	...	...
15.1	1 327	2 844	3 068	-	268	115	13 800	20 150	20 270	1 450	718	...
15.2	27	70	76	-	6	5	330	498	608	...	...	...
16.1	...	280	260	...	...	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	3	4	...	...	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	339	201	...	141	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	4	3	...	3	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	5	5	...	5	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	0	0	...	0	-	...	...	...	...	...	...
19.1	882	866	842	18	36	14	68 700	75 314	73 574	...	...	...
19.2	20	22	21	...	1	0	1 810	2 101	2 448	...	...	...
20.1	24 495	23 040	22 992	868	1 033	1 610	356 100	316 586	302 804	...	...	...
20.2	459	493	515	...	27	51	8 640	8 405	9 414	...	...	...

TABLE 7

TABLEAU 7

ТАБЛИЦА 7

	GREECE (a)			GRÈCE (a)			ГРЕЦИЯ (a)			IRELAND (a)			IRLANDE (a)			ИРЛАНДИЯ (a)		
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года						Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года					
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1.1	234	416	...	...	...	...	263	221	221	...	-	-						
1.2	327	485	...	...	...	...	197	186	186	...	-	-						
2.1	202	279	...	...	...	...	53	-	-	-	-	-						
2.2	292	300	...	...	...	...	26	-	-	-	-	-						
3.1	-	-	...	...	...	...	-	-	-	-	-	-						
3.2	-	-	...	...	...	...	-	-	-	-	-	-						
4.1	32	137	...	...	...	...	210	221	221	...	-	-						
4.2	35	185	...	...	...	...	171	186	186	...	-	-						
5.1	28	121	...	...	...	...	...	...	211	...	-	-						
5.2	...	154	...	...	...	...	...	...	185	...	-	-						
6.1	70	111	...	...	...	...	42	86	86	...	...	-						
6.2	31	58	...	...	...	...	22	22	21	...	...	-						
7.1	-	-	...	...	...	...	-	-	-	-	-	-						
7.2	-	-	...	...	...	...	-	-	-	-	-	-						
8.1	70	111	...	...	...	...	42	86	86	...	...	-						
8.2	31	58	...	...	...	...	22	22	21	...	...	-						
9.1	310	576	...	...	...	...	578	518	513	...	...	...						
9.2	20	36	...	...	...	...	34	31	30	...	...	...						
10.1	120	158	...	...	...	...	248	216	206	...	...	...						
11.1	5 780	9 705	...	...	...	...	11 394	9 812	9 923	...	...	189						
11.2	118	202	...	...	...	...	132	121	124	...	...	2.8						
12.1	...	5 824	...	...	...	...	...	4 470	4 372	...	...	-						
12.2	...	123	...	...	...	...	...	53	51	...	...	-						
13.1	...	1 187	...	...	...	...	...	3 211	3 188	...	...	124						
13.2	...	19	...	...	...	...	...	37	37	...	...	1.5						
14.1	...	863	...	...	...	...	...	857	904	...	...	65						
14.2	...	22	...	...	...	...	...	14	15	...	...	1.3						
15.1	...	1 831	...	...	...	...	...	1 274	1 459	...	...	...						
15.2	...	37	...	...	...	...	...	17	21	...	...	...						
16.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-						
16.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-						
17.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-						
17.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-						
18.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-						
18.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-						
19.1	-	-	...	...	...	...	175	170	163	...	...	-						
19.2	-	-	...	...	...	...	2	2	2	...	...	-						
20.1	5 780	9 705	...	...	...	...	11 569	9 982	10 086	...	...	...						
20.2	118	202	...	...	...	...	134	123	126	...	...	...						

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

ITALY ITALIE ИТАЛИЯ

	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1.1	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
1.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...
2.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	-	-	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
2.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	-	-	[illegible]	...	...	...	...	...
3.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
3.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	-	[illegible]	...	...	...	...	...
4.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
4.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...
5.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...	...
5.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	...	...	...	...	...	...
6.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
6.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
7.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	-	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
7.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	-	-	[illegible]	...	...	...	...	...
8.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
8.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...
9.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
9.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	...	...	...	...	...	...
10.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
11.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
11.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...
12.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	...	...	...	...
12.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	...	...	...	...	...	...
13.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	...	...	...	...
13.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	...	...	...	...	...	...
14.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	...	...	...	...
14.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	...	...	...	...	...	...
15.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	...	...	...	...
15.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	...	...	...	...	...	...
16.1	...	...	[illegible]	...	...	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	...	[illegible]	...	...	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	[illegible]	...	...	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	[illegible]	...	...	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	...	[illegible]	...	...	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	...	[illegible]	...	...	-	...	...	...	...	...	...
19.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
19.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...
20.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...
20.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	...	...	...	...	...

For code see page 17. Voir code à la page 17. См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 | TABLEAU 7 | ТАБЛИЦА 7

	LUXEMBOURG LUXEMBOURG ЛЮКСЕМБУРГ						NETHERLANDS PAYS-BAS НИДЕРЛАНДЫ					
	Vehicles at end of year / Véhicules à la fin de l'année / Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year / Véhicules neufs mis en service pendant l'année / Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year / Véhicules à la fin de l'année / Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year / Véhicules neufs mis en service pendant l'année / Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1.1	[illegible]	25	25	–	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–	–
1.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–	–
2.1	22	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2.2	44	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
3.1	20	20	20	–	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–	–
3.2	70	70	70	–	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–	–
4.1	48	65	65	–	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–	–
4.2	41	70	70	...	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–	–
5.1	42	58	58	–	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–	–
5.2	34	69^{r}	69	...	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–	–
6.1	28	28	[illegible]	–	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	15
6.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	13.2
7.1	–	–	–	–	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	[illegible]	15
7.2	–	–	–	–	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	[illegible]	13.2
8.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–
8.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–	–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	–	–
9.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
9.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]
10.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–	–
11.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
11.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]
12.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–
12.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	–	–
13.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–
13.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	–	–
14.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	[illegible]	–
14.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	[illegible]	–
15.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
15.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]
16.1	...	...	...	...	...	...	...	[illegible]	[illegible]	...	–	–
16.2	...	...	...	...	...	...	...	[illegible]	[illegible]	...	–	–
17.1	...	...	...	...	...	...	...	–	–	...	–	–
17.2	...	...	...	...	...	...	...	–	–	...	–	–
18.1	...	...	...	...	...	...	...	–	–	...	–	–
18.2	...	...	...	...	...	...	...	–	–	...	–	–
19.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–
19.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	–
20.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
20.2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	...	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	[illegible]

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	NORWAY NORVÈGE НОРВЕГИЯ						PORTUGAL (a) PORTUGAL (a) ПОРТУГАЛИЯ (a)					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1.1	384	319	305	5	11	17	424	493	511	1	31	29
1.2	509[r]	583[r]	586	...	52.3	54.6	477	540	567	...	29.7	36.4
2.1	182	83	56	-	-	-	328	281	270	-	-	-
2.2	160	77	55	-	-	-	384	328	318	-	-	-
3.1	151	163	166	2	8	7	16	35	38	1	-	3
3.2	299[r]	430	445	...	50.9	44.5	43	94	95	...	-	0.5
4.1	51	73	83	3	3	10	80	177	203	-	31	26
4.2	50	76	86	...	1.4	10.1	50	118	154	-	29.7	35.9
5.1	51	73	83	3	3	10	44	105	131	-	27	26
5.2	50	76	86	...	1.4	10.1	43	103	138	-	28.7	35.9
6.1	181	176	165	-	-	-	133	175	174	11	-	-
6.2	96	98	96	-	-	-	94	119	122	...	-	-
7.1	105	103	103	-	-	-	49	80	80	11	-	-
7.2	74	73	73	-	-	-	74	89	91	...	-	-
8.1	76	73	62	-	-	-	84	95	94	-	-	-
8.2	22	25	23	-	-	-	20	30	31	-	-	-
9.1	1 283	1 142	1 076	24	13	25	1 110	1 157	1 203	63	54	...
9.2	71	64	60	...	0.5	1.3	68	87	88	...	4.9	...
10.1	188	147	131	-	1	-	308	379	391	-	9	...
11.1	10 554	10 089	9 842	382	326	118	9 113	8 663	9 033	...	123	632
11.2	181	184	181	...	6.3	2.2	135	132	143	...	2.3	12.6
12.1	4 024	3 281	3 171	271	-	-	3 668	3 597	4 000	...	107	468
12.2	70	59	58	...	-	-	53	54	63	...	2.1	9.4
13.1	1 179	659	614	-	-	-	3 085	2 723	2 837	...	1	162
13.2	22	12	12	-	-	-	48	45	48	...	0.0	3.2
14.1	4 178	4 049	3 970	110	114	105	2 214	2 032	1 983	...	-	-
14.2	72	76	75	...	2.1	1.9	29	28	28	...	-	-
15.1	1 173	2 100	2 087	-	212	13	146	211	213	...	15	2
15.2	17	37	37	-	4.1	0.3	4.0	4.7	4.8	...	0.2	0.0
16.1	...	38	25	...	1	-	-	-	-	-	-	-
16.2	...	0.7	0.5	...	0.0	-	-	-	-	-	-	-
17.1	...	52	75	...	-	-	...	25	25	...	-	-
17.2	...	0.8	2.1	...	-	-	...	0.4	0.4	...	-	-
18.1	...	33	36	...	16	3	...	25	25	...	-	-
18.2	...	0.5	0.6	...	0.2	0.04	...	0.4	0.4	...	-	-
19.1	403	469	459	-	13	5	908	672	652	12	-	-
19.2	7	10	10	-	0.7	0.1	17	13	12	...	-	-
20.1	10 957	10 558	10 301	382	339	123	10 021	9 235	9 685	...	123	632
20.2	188	194	191	...	7.0	2.3	152	145	155	...	2.3	12.6

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

SPAIN ESPAGNE ИСПАНИЯ

	RENFE (a)						Others (b) Autres (b) Другие (b)					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1.1	3 737	1 851	1 747	87	39	54	...	396	368	...	...	...
1.2	5 772	3 584	3 420	...	32.9	125	...	...	...	...	...	...
2.1	3 174	849	695	-	-	-	...	197	156	...	...	...
2.2	4 742	1 842	1 565	-	-	-	...	...	...	...	...	...
3.1	340	374	386	22	-	15	...	48	48	...	...	...
3.2	897	1 026	1 083	...	-	63	...	...	...	...	...	...
4.1	223	628	666	65	39	39	...	151	164	...	...	...
4.2	133	716	773	...	32.9	62.5	...	...	...	...	...	...
5.1	75	379	418	59	39	39	...	...	...	...	...	...
5.2	74	639	696	...	32.9	62.5	...	...	...	...	...	...
6.1	375	605	661	54	102	20	...	385	378	...	...	...
6.2	305	484	486	...	55.8	2.3	...	...	...	...	...	...
7.1	197	293	304	20	50	13	...	229	238	...	...	...
7.2	245	341	340	...	31.7	-	...	...	...	...	...	...
8.1	178	312	357	34	52	7	...	156	140	...	...	...
8.2	60	144	147	...	24.1	2.3	...	...	...	...	...	...
9.1	4 195	3 891	3 615	189	234	...	...	1 061	902	...	...	...
9.2	282	298	270	...	18.7	...	...	44	...	...	...	...
10.1	2 638	1 400	1 166	63	-	...	...	300	213	...	...	...
11.1	67 875	54 162	50 837	168	299	...	...	11 454	10 303	...	...	...
11.2	1 110	1 004	1 000	...	15.2	...	...	...	...	...	...	...
12.1	32 423	26 690	23 945	-	-	...	...	1 797	1 604	...	...	...
12.2	472	454	401	-	-	...	...	...	...	...	...	...
13.1	19 715	14 280	13 334	-	-	...	...	1 799	1 411	...	...	...
13.2	361	272	267	-	-	...	...	...	...	...	...	...
14.1	13 361	10 163	10 382	5	194	...	...	3 578	3 524	...	...	...
14.2	211	191	238	...	10.5	...	...	...	...	...	...	...
15.1	2 376	3 029	3 176	163	105	...	...	4 280	3 764	...	...	...
15.2	66	86	94	...	4.7	...	...	...	...	...	...	...
16.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19.1	12 739	...	11 289	229	...	...	...	1 349	1 802	...	...	...
19.2	271	...	292	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20.1	80 614	...	62 126	397	...	...	...	12 803	12 105	...	...	...
20.2	1 381	...	1 292	...	...	...	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table.
For code see page 17.

Voir notes à la fin du tableau.
Voir code à la page 17.

См. примечания в конце таблицы.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	SWEDEN SUÈDE ШВЕЦИЯ											
	SJ						Others Autres Другие					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1.1	1 743	1 565	1 576	67	8	41	...	87	87	...	2	-
1.2	...	...	...	...	23.1	117.4	...	...	...	...	...	-
2.1	211	54	40	-	-	-	...	1	1	...	-	-
2.2	...	...	...	-	-	-	...	...	...	...	-	-
3.1	893	871	882	12	4	17	...	43	43	...	-	-
3.2	1 973	2 107	2 188	...	19.6	83.3	...	...	...	...	-	-
4.1	639	640	654	55	4	24	...	43	43	...	2	-
4.2	269	275	287	...	3.5	34.1	...	...	...	...	...	-
5.1	194	196	216	15	2	24	...	...	...	...	...	-
5.2	172	174	206	...	2.9	34.1	...	...	...	...	...	-
6.1	629	562	565	4	47	26	...	22	22	...	-	-
6.2	...	211	240	...	65.8	36.4	...	...	...	...	-	-
7.1	136	180	201	4	47	26	...	21	21	...	-	-
7.2	...	137	170	...	65.8	36.4	...	...	...	...	-	-
8.1	493	382	364	-	-	-	...	1	1	...	-	-
8.2	...	74	70	-	-	-	...	...	...	...	-	-
9.1	3 292	2 659	2 642	99	88	26	...	71	61	...	...	...
9.2	176	149	145	...	11.1	5.1	...	4.1	3.3	...	...	...
10.1	858	360	382	-	13	...	...	6	6	...	...	...
11.1	49 382	48 798	48 346	1 517	1 074	339	...	3 057	2 992	...	152	...
11.2	1 224	1 324	1 330	...	38.0	21.0	...	85.0	85.0	...	3.0	...
12.1	15 195	13 496	13 425	1 118	313	34	...	551	582	...	2	...
12.2	318	334	333	...	8.0	1.0	...	12.0	13.0	...	0.0	...
13.1	750	1 941	1 831	-	-	-	...			...		
13.2	2[illegible]	66	64	-	-	-	...			...		
14.1	[illegible]5	25 109	24 751	256	475	125	...	2 [illegible]0	2 420	...	250	...
14.2	621	6[illegible]	633	...	14.[illegible]	7.0	...	73.0	71.0	...	3.0	...
15.1	7 932	6 825	6 928	143	186	180	...			...		
15.2	264	259	270	...	13.0	13.0	...			...		
16.1	...	1 119	1 118	...	100	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	24	24	...	3.0	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	252	237	...	-	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	4	4	...	-	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	56	56	...	-	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	1	1	...	-	-	...	...	...	...	...	...
19.1	.. 757	5 265	5 204	161	41	36	...	...	...	...	...	...
19.2	122	147	146	...	2.0	2.0	...	...	...	...	...	...
20.1	54 139	54 063	53 550	1 678	1 115	375	...	...	...	...	...	...
20.2	1 346	1 471	1 476	...	40.0	23.0	...	...	...	...	...	...

For code see page 17. Voir code à la page 17. См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

SWITZERLAND — SUISSE — ШВЕЙЦАРИЯ

	SBB-CFF						BLS					
	Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year — Véhicules neufs mis en service pendant l'année — Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year — Véhicules neufs mis en service pendant l'année — Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1.1	1 168	1 271	1 302	55	59	42	62	68	67	2	2	-
1.2	2 052	2 529	2 709	...	136	198	137	161	160	...	...	-
2.1	76	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
2.2	67	-	-	-	-	-	1.2	-	-	-	-	-
3.1	911	1 056	1 077	9	51	31	54	57	56	1	-	-
3.2	1 932	2 450	2 620	...	129	189	135	160	159	...	-	-
4.1	181	215	225	46	8	11	7	11	11	1	2	-
4.2	53	79	89	...	7	9.6	0.6	1.0	1.0	...	...	-
5.1	63	91	102	24	8	11	-	-	-	-	-	-
5.2	44	69	78	...	7	9.6	-	-	-	-	-	-
6.1	123	207	207	3	-	-	26	31	30	-	-	-
6.2	174	442	441	...	-	-	30	40	38	-	-	-
7.1	120	204	204	3	-	-	26	31	30	-	-	-
7.2	169	437	437	...	-	-	30	40	38	-	-	-
8.1	3	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8.2	3.8	3.8	3.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9.1	3 749	3 768	3 763	175	142	114	175	159	159	12	-	-
9.2	252	261	261	...	10	7.6	14	12.6	12.6	...	-	-
10.1	662	643	600	7	6	25	39	42	41	3	-	-
11.1	25 191	25 792	25 600	857	794	380	386	363	376	10	13	13
11.2	546	589	601	...	76	12.9	6	6.5	6.7	...	0.3	0.3
12.1	13 820	13 524	13 375	198	115	220	271	270	270	-	-	-
12.2	274	272	280	...	3	5.7	4.4	4.4	4.4	-	-	-
13.1	5 350	4 912	4 930	162	-	-	80	45	45	-	-	-
13.2	124	122[F]	123	...	-	-	1.2	1.3	1.3	-	-	-
14.1	3 634	3 822	3 549	360	479	160	-	-	-	-	-	-
14.2	83	101	80	...	20	7.2	-	-	-	-	-	-
15.1	2 387	3 534	3 746	137	200	-	35	48	61	10	13	13
15.2	65	94	118	...	54	-	0.5	0.8	1.1	...	0.3	0.3
16.1	...	...	20	...	...	-	...	...	-	...	...	-
16.2	...	...	0.3	...	...	-	...	...	-	...	...	-
17.1	...	...	128	...	...	-	...	...	-	...	...	-
17.2	...	...	2	...	...	-	...	...	-	...	...	-
18.1	...	...		...	...		...	...	-	...	...	-
18.2	...	...		...	...		...	...	-	...	...	-
19.1	5 539	6 703	6 687	705	137	212	3	-	-	-	-	-
19.2	136	225	231	...	7	10.3	0	-	-	-	-	-
20.1	30 730	32 495	32 287	1 562	931	592	389	363	376	10	13	13
20.2	682	814	832	...	83	23.2	6	6.5	6.7	...	0.3	0.3

For code see page 17. Voir code à la page 17. См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	TURKEY TURQUIE ТУРЦИЯ						UNITED KINGDOM [a] ROYAUME-UNI [a] СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО [a]					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1.1	943	963	961	...	...	1	11 304	4 771[r]	4 511	400	4	-
1.2	1 433	1 498[r]	1 495	...	...	0.4	...	...	...	...	...	...
2.1	873	852[r]	849	...	...	-	7 050	3	-	2	-	-
2.2	1 380	1 360[r]	1 357	...	...	-	...	...	-	...	-	-
3.1	3	3	3	...	...	-	194	392	328	16	-	-
3.2	6.6	6.6	6.6	...	...	-	...	...	...	...	-	-
4.1	67	108	109	...	...	1	4 060	4 376	4 183	382	4	-
4.2	46	131	131	...	...	0.4	...	...	...	...	...	-
5.1	67	108	109	...	...	1	...	...	...	...	...	-
5.2	46	131	131	...	...	0.4	...	...	...	...	...	-
6.1	90	86	86	...	...	-	5 470[b]	5 259[b]	5 102[b]	153[b]	-	...
6.2	84	74	74	...	...	-	...	...	...	...	-	...
7.1	30	30	30	...	...	-	3 006[b]	2 984[b]	2 933[b]	113	-	...
7.2	41	41	41	...	...	-	...	...	...	...	-	...
8.1	60	56	56	...	...	-	2 464[b]	2 275[b]	2 169[b]	40	-	...
8.2	34	32	32	...	...	-	...	...	...	...	-	...
9.1	1 473	1 507	1 539	...	...	42	31 598	19 544	18 869	530	318	359
9.2	84	89	92	...	...	2.1	1 809	1 191	1 163	...	...	...
10.1	496	456	450	...	...	-	24 841	14 397	13 550	13	36	...
11.1	16 086	16 779	16 684	348	...	543	708 846	430 275	409 374	3 001	2 120	1 228
11.2	336	392	400	...	...	19	11 530	7 474	7 188	...	...	...
12.1	8 879	8 621[r]	8 408	348	...	73	116 032	65 773	60 830	...	104	...
12.2	167	169	166	...	...	2	1 444	848	...	...	...	...
13.1	4 991	5 374	5 503	-	...	170				...	...	...
13.2	105	123	138	-	...	9				...	...	...
14.1	1 418	1 618	1 851	-	...	300	592 814	364 502	348 544	...	...	...
14.2	36	52	59	-	...	8	10 086	6 626	...	...	...	...
15.1	798	1 166[r]	770	...	...	-				...	...	...
15.2	28	49	35	...	...	-				...	...	...
16.1	...	...	12	...	...	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	...	0	...	...	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	140	...	...	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	2	...	...	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	...	-	...	...	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	...	-	...	...	-	...	...	...	...	...	...
19.1	1 465	1 227	1 247	8	...	-	22 000*	25 300	19 600	...	...	...
19.2	50*	46	46	...	...	-	...	...	...	...	...	...
20.1	17 551	18 006	17 931	356	...	543	730 000	455 600	429 000	...	...	...
20.2	386*	438	446	...	...	19	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	YUGOSLAVIA / YOUGOSLAVIE / ЮГОСЛАВИЯ						UNITED STATES [a] / ÉTATS-UNIS [a] / СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ [a]					
	Vehicles at end of year / Véhicules à la fin de l'année / Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year / Véhicules neufs mis en service pendant l'année / Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year / Véhicules à la fin de l'année / Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year / Véhicules neufs mis en service pendant l'année / Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1.1	2 294	1 996	1 948	24	61	75	...	...	...	834[b]	960[b]	...
1.2	1 786	2 008	2 147	...	223	197	...	...	...	...	...	...
2.1	2 073	1 554	1 432	-	-	-	36	21	...	...	...	...
2.2	1 407	1 127	1 076	-	-	-	...	...	...	...	...	...
3.1	44	122	162	8	51	41	429[b]	305[b]	-	...	...	...
3.2	139	479	646	...	211	171	...	...	-	...	...	...
4.1	177	326	354	16	10	34	27 984[b]	27 071[r][b]	26 758	...	...	...
4.2	440	402	425	...	12	26	...	...	...	...	...	...
5.1	177	326	354	16	10	34	...	...	...	...	...	...
5.2	24[illegible]	402	425	...	12	26	...	...	...	...	...	...
6.1	237	303	317	48	19	15	...	...	...	...	...	...
6.2	45	95	95	...	7	2.3	...	...	...	...	...	...
7.1	4	26	26	-	-	-	...	...	...	...	...	...
7.2	2.8	36	36	-	-	-	...	...	...	...	...	...
8.1	233	277	291	48	19	15	...	...	...	...	...	...
8.2	42	59	59	...	7	2.3	...	...	...	...	...	...
9.1	4 530	4 040	4 062	17	107	106	24 602[r]	15 384[r]	12 416	156[r]	77	...
9.2	25[illegible]	247	249	...	7	7	...	...	...	...	...	...
10.1	1 424	926	951	-	-	1[illegible]	...	...	...	...	...	...
11.1	72 232	64 618	63 360	1 227	779	1 944	1 512 306[r]	1 453 883[r]	1 434 823	33 245[r]	46 810	53 200
11.2	1 447	1 376	1 414	...	23	96	77 966	84 866[r]	85 904	...	...	...
12.1	24 939	21 951	22 311	-	424	1 309	...	588 500[*]	...	...	...	...
12.2	439	406	449	-	12	66	...	29 900[*]	...	...	...	...
13.1	35 236	30 389	28 756	1 226	325	100	...	727 000[*]	...	...	...	...
13.2	748	689	664	...	10	6	...	47 600[*]	...	...	...	...
14.1	8 464	6 021	5 664	1	-	30	...	93 200[*]	...	...	...	...
14.2	175	134	128	...	-	2	...	5 400[*]	...	...	...	...
15.1	3 593	6 257	6 569	-	30	514	...	49 500[*]	...	...	...	...
15.2	85	147	173	-	1	28	...	2 900[*]	...	...	...	...
16.1	...	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	647	639	-	-	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	13	12	-	-	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
19.1	-	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
19.2	-	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
20.1	72 232	64 618	63 360	1 227	779	1 944	...	...	...	...	...	...
20.2	1 447	1 376	1 414	...	23	96	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

NOTES TO TABLE 7

AUSTRIA

(a) Excluding unserviceable stored stock.
(b) Including some steam rail motor vehicles.
(c) Excluding hired out wagons: 1968: 619; 1969: 635, of which 616 included under item 19.

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

(a) Capacity based on UIC maximum load category B in 1963 and on category C in 1968 and 1969. These categories relate to the weights which tracks can carry and are determined in relation to maximum weight per axle and per linear metre. Category B is based on a maximum axle weight of 18 tons and category C on a weight of 20 tons; the maximum permissible load of a normal two-axled wagon under category C may thus be 4 tons greater than under category B.

GREECE

(a) In 1965 private railways were incorporated in the state system. Figures for 1963 are therefore not comparable with those for 1968.

IRELAND

(a) Position at 31 March.

PORTUGAL

(a) Data for Sociedade Estoril (SE) are included in 1968 and 1969.

SPAIN

(a) Broad gauge.
(b) Narrow gauge.

UNITED KINGDOM

(a) Great Britain.
(b) Number of units.

UNITED STATES

(a) Class I railways.
(b) Number of units.

NOTES DU TABLEAU 7

AUTRICHE

(a) Non compris du matériel garé en mauvais état.
(b) Y compris quelques automotrices à vapeur.
(c) A l'exclusion des wagons loués: 1968: 619; 1969: 635, dont 616 compris sous la rubrique 19.

ESPAGNE

(a) Voie large.
(b) Voie étroite.

GRÈCE

(a) En 1965, les chemins de fer privés ont été incorporés dans le réseau d'Etat. Les données de 1963 ne sont donc pas comparables avec celles des années 1968.

IRLANDE

(a) Situation au 31 mars.

PORTUGAL

(a) En 1968 et 1969, y compris les données pour la Sociedade Estoril (SE).

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

(a) Capacité d'après les catégories de charge maximale de l'UIC, B en 1963 et C en 1968 et 1969. Ces catégories se rapportent aux charges que les wagons peuvent transporter et sont fixées par rapport au poids maximal par essieu et par mètre courant. La catégorie B se réfère à un poids maximal par essieu de 18 tonnes, la catégorie C à un poids maximal de 20 tonnes. La charge maximal permise sur un wagon courant à deux essieux de la catégorie C peut donc être de 4 tonnes plus élevée que sur un wagon de la catégorie B.

ROYAUME-UNI

(a) Grande-Bretagne.
(b) Nombre d'éléments.

ÉTATS-UNIS

(a) Chemins de fer de 1ère classe.
(b) Nombre d'éléments.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 7

АВСТРИЯ

(a) Исключая подвижной состав, непригодный к эксплуатации.

(b) Включая некоторые паро-автомотрисы.

(c) Исключая арендованные вагоны: 1968: 619; 1969: 635, в том числе 616 включены в статью 19.

ГРЕЦИЯ

(a) В 1965 г. железные дороги, которые классифицировались ранее как частные, включены в графу государственных железных дорог. Поэтому данные за 1963 год несопоставимы с данными за 1968 год.

ИРЛАНДИЯ

(a) По состоянию на 31 марта.

ИСПАНИЯ

(a) Широкая колея.

(b) Узкая колея.

ПОРТУГАЛИЯ

(a) Данные за общество Эсториль (SE) включены в 1968 и 1969 гг.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

(a) Великобритания.

(b) Число единиц.

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ

(a) Грузоподъемность, определенная на основании максимальной нагрузки категории B в 1963 году и категории C в 1968 и 1969 гг. (в соответствии с классификацией МСЖД). Эти категории основаны на весе грузов, которые может перевезти вагон, и определяются в соответствии с максимальной нагрузкой на ось и на линейный метр. Категория B исходит из максимальной нагрузки на ось в размере 18 тонн, а категория C – из максимальной нагрузки в размере 20 тонн; таким образом, максимально допустимая нагрузка обычного двухосного вагона категории C может быть на 4 тонны выше соответствующей нагрузки вагона категории B.

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ

(a) Железные дороги 1-го класса.

(b) Число единиц.

Railways — Chemins de fer — Железные дороги

7. Mobile equipment[1] — 7. Equipement mobile[1] — 7. Подвижной состав[1]

1.1		Locomotives — Total	Number 1 000 hp		Locomotives — Total	Nombre 1 000 cv		Локомотивы — Всего		Число 1000 л. с.
2.1	of which	Steam locomotives	Number 1 000 hp	dont	Locomotives à vapeur	Nombre 1 000 cv	в том числе	Паровозы		Число 1000 л. с.
3.1	of which	Electric locomotives	Number 1 000 hp	dont	Locomotives électriques	Nombre 1 000 cv	в том числе	Электровозы		Число 1000 л. с.
4.1	of which	Diesel and special-system locomotives — Total	Number 1 000 hp	dont	Locomotives diesel et à système spécial — Total	Nombre 1 000 cv	в том числе	Тепловозы и локомотивы особых систем — Всего		Число 1000 л. с.
5.1	of which	Diesel and special-system locomotives — over 350 hp	Number 1 000 hp	dont	Locomotives diesel et à système spécial de plus de 350 cv	Nombre 1 000 cv	в том числе	Тепловозы и локомотивы особых систем свыше 350 л. с.		Число 1000 л. с.
6.1		Rail motor vehicles — Total	Number 1 000 hp		Automotrices — Total	Nombre 1 000 cv		Автомотрисы — Всего		Число 1000 л. с.
7.1	of which	Electric rail motor vehicles	Number 1 000 hp	dont	Automotrices électriques	Nombre 1 000 cv	в том числе	Электромотрисы		Число 1000 л. с.
8.1	of which	Diesel and special-system rail motor vehicles	Number 1 000 hp	dont	Automotrices diesel et à système spécial	Nombre 1 000 cv	в том числе	Дизельные и особые автомотрисы		Число 1000 л. с.
9.1		Passenger carriages	Number 1 000 seats		Voitures à voyageurs	Nombre 1 000 pl. assises		Пассажирские вагоны		Число 1000 сид. мест
10.1		Vans	Number		Fourgons	Nombre		Багажные вагоны		Число
11.1		Railway administrations' wagons — Total	Number		Wagons des administrations des chemins de fer — Total	Nombre		Грузовые вагоны, принадлежащие железным дорогам — Всего		Число
11.2			Cpcty. 1 000 t			Capac. 1 000 t				Грузопод. 1000 т
12.1	of which	Covered	Number	dont	Couverts	Nombre	в том числе	Крытые вагоны		Число
12.2	of which		Cpcty. 1 000 t	dont		Capac. 1 000 t	в том числе			Грузопод. 1000 т
13.1	of which	High-sided	Number	dont	Tombereaux	Nombre	в том числе	Полувагоны		Число
13.2	of which		Cpcty. 1 000 t	dont		Capac. 1 000 t	в том числе			Грузопод. 1000 т
14.1	of which	Flat	Number	dont	Plats	Nombre	в том числе	Вагоны-платформы		Число
14.2	of which		Cpcty. 1 000 t	dont		Capac. 1 000 t	в том числе			Грузопод. 1000 т
15.1	of which	Special wagons	Number	dont	Wagons spéciaux	Nombre	в том числе	Специальные вагоны		Число
15.2	of which		Cpcty. 1 000 t	dont		Capac. 1 000 t	в том числе			Грузопод. 1000 т
16.1	of which	Insulated	Number	dont	Isothermes	Nombre	в том числе	из них	Изотермические вагоны	Число
16.2	of which		Cpcty. 1 000 t	dont		Capac. 1 000 t	в том числе	из них		Грузопод. 1000 т
17.1	of which	Refrigerated	Number	dont	Réfrigérants	Nombre	в том числе	из них	Вагоны-ледники	Число
17.2	of which		Cpcty. 1 000 t	dont		Capac. 1 000 t	в том числе	из них		Грузопод. 1000 т
18.1	of which	Mechanically refrigerated	Number	dont	Frigorifiques	Nombre	в том числе	из них	Вагоны-холодильники	Число
18.2	of which		Cpcty. 1 000 t	dont		Capac. 1 000 t	в том числе	из них		Грузопод. 1000 т
19.1		Private owners' wagons	Number		Wagons à usage privé	Nombre		Частновладельческие вагоны		Число
19.2			Cpcty. 1 000 t			Capac. 1 000 t				Грузопод. 1000 т
20.1		All wagons $\frac{(11.1 + 19.1)}{(11.2 + 19.2)}$	Number		Ensemble des wagons $\frac{(11.1 + 19.1)}{(11.2 + 19.2)}$	Nombre		все вагоны $\frac{11.1 + 19.1}{11.2 + 19.2}$		Число
20.2			Cpcty. 1 000 t			Capac. 1 000 t				Грузопод. 1000 т

(1) Unless otherwise stated, data refer to the main-line system in each country (see table 6).

(1) Sauf indication contraire, les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 6).

(1) Если нет иного указания, данные относятся к главной сети каждой страны (см. таблицу 6).

Railways

8. Passenger and freight traffic and transport [a]

Chemins de fer

8. Transport de voyageurs et de marchandises [a]

Железные дороги

8. Пассажирское и грузовое движение и перевозки [a]

1	Passenger traffic and transport	Passenger-train-kilometres	Millions	Transport de voyageurs	Trains-kilomètres-voyageurs	Millions	Пассажирск. движ. и перевозки	Пассажирские поездо-километры	Мил-лионы
2		Passengers carried			Voyageurs transportés			Перевезенные пассажиры	
3		Passenger-kilometres			Voyageurs-kilomètres			Пассажиро-километры	
4		Average length of journey	km		Parcours moyen	km		Средний пробег	км
5	Freight traffic and transport	Freight-train-kilometres	Millions	Transport de marchandises	Trains-kilomètres-marchandises	Millions	Грузовое движение и перевозки	Грузовые поездо-километры	
6		Wagons loaded on system	Thou-sands		Wagons chargés sur le réseau	Milliers		Вагоны, погруженнные на данной сети	Тысячи
7		Wagons entered loaded from abroad			Wagons entrés chargés de l'étrang.			Вагоны, прибыв. нагруженными из заграницы	
8		Goods loaded	Million tons		Marchandises chargées	Millions de tonnes		Погруженные грузы	Мил-лионы тонн
9		Goods entered, excl. those in transit			Marchandises entrées, non compris celles en transit			Прибывшие грузы, за исключением транзитных	
10		Goods carried in transit			Marchandises en transit			Грузы, следующие сквозным транзитом	
11		Goods carried — Total			Marchandises transportées — Total			Перевезенные грузы — Всего	
11.1			Index			Indice			Индекс
12		Ton-kilometres	Millions		Tonnes-kilomètres	Millions		Тонно-километры	Мил-лионы
12.1			Index			Indice			Индекс
13		Average length of haul per ton	km		Parcours moyen d'une tonne	km		Среднее расстояние перевозки одной тонны	км
14		Average wagon load	Tons		Chargement moyen d'un wagon	Tonnes		Средняя нагрузка вагона	Тонны
15		Average wagon capacity			Capacité moyenne d'un wagon			Средняя грузоподъемность вагона	
16		Average wagon turn-round time	Days		Durée moyenne de rotation d'un wagon	Jours		Средняя продолжительность оборота вагона	Сутки
17		Goods entered, including transit, as a % of total goods carried	%		Marchandises entrées, y compris le transit, en % du total de marchandises transportées	%		Ввезенные грузы, включая транзитные, в % к общему тоннажу перевезенных грузов	%
18		Ton-kilometres of goods entered, includ. transit, as a % of total ton-km			Tonnes-kilomètres de marchandises entrées, y compris le transit, en % du total des tonnes-km			Тонно-километры, включая транзитные, в % к общему количеству тонно-километров	

TABLE 8 — TABLEAU 8 — ТАБЛИЦА 8

	ALBANIA / ALBANIE / АЛБАНИЯ			AUSTRIA / AUTRICHE / АВСТРИЯ						BELGIUM / BELGIQUE / БЕЛЬГИЯ		
				ÖBB			Others / Autres / Другие					
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	...	...	...	50.6	53.3	52.9	3.7	3.6	...	58.3	57.7	57.4
2	2.8	...	...	180	163	157	13.6	12.9	...	192	203	202
3	92.2	...	...	6 642	5 616[r]	6 195	220	199	...	8 057	7 330	7 515
4	32.5	...	...	36.9	34.5[r]	39.4	16.1	15.5	...	41.9	36.1	37.2
5	...	...	...	30.2	30.6	31.5	...	...	...	22.2	21.5	23.3
6	...	...	...	1 944	1 683[r]	1 658	...	...	...	2 570	2 177	2 319
7	...	...	...	971	942	997	...	...	...	815	778	847
8	...	...	...	32.0	28.7[r]	29.7	...	...	...	47.4	46.8	51.9
9	...	...	...	10.3	10.5	11.3	...	...	...	11.5	13.5	14.2
10	...	...	...	6.4	6.4	6.9	...	...	...	8.8	5.4	5.5
11	1.1	...	...	49.4	45.5	47.9	6.1	5.4	...	67.6	65.7	71.6
11.1	100	...	...	100	92	97	100	89	...	100	97	106
12	62.9	...	...	8 355	8 295	9 061	159	138	...	7 017	6 864	7 602
12.1	100	...	...	100	99	108	100	87	...	100	98	108
13	54.9	...	...	169	182	189	26.2	25.5	...	104	104	106
14	...	...	...	17.0	17.0	18.0	...	...	...	20.0	22.2	22.6
15	...	...	...	24.1	24.8	24.8	...	...	...	23.3	26.7	26.2
16	...	...	...	5.5	5.9[r]	5.6	...	...	...	7.2[r]	6.5[r]	6.1
17	...	...	...	33.9	37.0	38.0	...	...	...	30.0	28.8	27.5
18	...	...	...	40.3	41.9	42.5	...	...	...	46.9	42.6	39.8

	BULGARIA / BULGARIE / БОЛГАРИЯ			CZECHOSLOVAKIA / TCHECOSLOVAQUIE / ЧЕХОСЛОВАКИЯ			DENMARK / DANEMARK / ДАНИЯ					
							DSB			Others [c] / Autres [c] / Другие [c]		
1	15.4	22.2	23.4	122	128	130	31.1	32.7	33.0	...	...	...
2	82	101	105	564	549	518	112	113	116	9.5	6.9	...
3	4 021	5 707	6 061	19 037	18 965	18 569	3 222	3 223	3 291	171	125	...
4	48.8	56.5	57.8	33.7	34.5	35.9	28.8	28.4	28.5	18.0	18.0	...
5	17.7	23.3	23.8	92	102	103	9.2	8.1	8.3	...	...	...
6	2 481	3 184	3 117	8 161	8 910	8 565	732	595	571	...	...	...
7	...	...	176	2 626	2 123[r]	2 187	229	231	236	...	...	...
8	...	59.9	...	179	195[r]	192	5.4	4.1	4.2	...	...	...
9	...	1.5	...	12.3	21.9	21.8	1.4 [d][e]	1.6 [d][e]	1.8 [d][e]	...	...	...
10	...	0.2	0.3	10.8	10.6	11.9	0.8 [d][e]	0.9 [d][e]	1.3 [d][e]	...	...	...
11	43.5	62.8	62.7	202	227[r]	226	8.0	7.1	7.5	1.3	0.8	...
11.1	100	144	144	100	113	112	100	88	94	100	64	...
12	8 573	12 198	12 618	48 060	52 698	53 195	1 619	1 477	1 617	28.2	18.9	...
12.1	100	142	147	100	110	111	100	91	100	100	67	...
13	197	194	201	238	231	235	202	209	214	...	...	...
14	17.5	19.7	20.0	...	19.2	19.5	8.3	8.6	9.0	...	...	...
15	...	...	...	...	25.1	25.2	20.0 [d]	22.9 [d]	22.9 [d]	...	...	...
16	...	3.4	4.0	...	4.0	4.1	5.3	5.6[r]	5.9	...	...	...
17	...	2.6	4.1	11.4	14.3[r]	15.0	28.1 [d][e]	34.5 [d][e]	41.6 [d][e]	...	...	...
18	...	4.1	4.9	14.4	15.8	16.9	32.4 [d][e]	35.5 [d][e]	42.5 [d][e]	...	...	...

For notes see end of table. For code see page 17.

Voir notes à la fin du tableau. Voir code à la page 17.

См. примечания в конце таблицы. См. шифр на стр. 17.

TABLE 8 — TABLEAU 8 — ТАБЛИЦА 8

	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ						FINLAND / FINLANDE / ФИНЛЯНДИЯ					
	DB			Others / Autres / Другие			VR			Others(c) / Autres(c) / Другие(c)		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	383	362	383	...	15.6	15.2	25.8	25.8[r]	24.1	-	-	-
2	1 099	932	949	92.3	71.7	69.9	30.9	27.6	25.6	-	-	-
3	37 177	34 137	36 355	914	717	656	1 953	2 201	2 154	-	-	-
4	33.8	36.6	38.3	9.9	10.0	9.4	63.2	79.8	84.0	-	-	-
5	200	187	203	...	6.9	7.0	17.9	18.1	18.7	...	0.05	0.05
6	20 255	17 840	18 437	...	1 885[r]	1968	1 500	1 442	1 496	...	...	...
7	1 569	1 492	1 715	...	0.6	0.8	91	171	160	...	...	...
8	276	287	313	...	25.7(f)	26.4(f)	16.2(g)	18.7[r]	20.2	...	0.87	0.23
9	...	26.4	32.4	...	1.7(f)	2.1(f)	1.7	3.0	4.3	...	0.00	0.73
10	...	5.2	6.3	-	-	-	0.0	0.0	0.0	...	-	-
11	327	318	352	104.5	27.4(f)	28.5(f)	19.0	22.0	24.4	0.78	0.88	0.95
11.1	100	97	108	100	...	...	100	116	128	100	113	121
12	63 756	60 040	68 351	949	978[r]	1 053	5 112	5 738[r]	6 253	7.42	6.00	6.00
12.1	100	94	107	100	103	111	100	112	122	100	81	81
13	195	189	194	9.1	12.3(f)	11.9(f)	270(h)	268(h)	274(h)	9	7	6
14	15.0	16.5	17.5	...	14.5[r]	14.5	11.4	13.8	13.6	...	...	...
15	24.5	28.0	28.4	...	30.3[r]	32.2	18.7	21.3[r]	22.3	...	...	...
16	4.5	5.6	5.5	...	...	...	6.1	5.9[r]	5.7	...	...	...
17	...	9.9	11.0	...	...	...	9.0	13.7[r]	17.5	...	...	...
18	...	11.5	11.8	...	...	...	...	14.3[r]	15.6	...	...	...

	FRANCE / FRANCE / ФРАНЦИЯ			GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC / RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE / ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА			GREECE (c)(i) / GRÈCE (c)(i) / ГРЕЦИЯ (c)(i)			HUNGARY / HONGRIE / ВЕНГРИЯ		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	221	228	236	132	143	147	...	14.7	15.0	60.0	67.5	67.0
2	599	578	607	666	634	636	...	11.2	11.9*	504	558	546
3	36 760	35 870	39 140	16 263	17 098	17 610	1 007	1 333	1 435*	15 513	16 480	16 362
4	61.4	62.1	64.5	24.4	27.0	27.7	...	119	120*	30.8	29.5	30.0
5	212(g)	202(g)	213(g)	106	105	105	...	3.4	3.6	34.9	36.9	36.7
6	12 826	9 447	9 579	...	...	...	...	149	...	...	...	...
7	1 142	980	1 100	...	...	...	...	61	...	...	...	...
8	198(g)	209(g)	219	...	212[r]	212	...	1.6	1.7	89.0	98.0	94.6
9	21.1	17.3	19.1	...	23.1	25.1	...	0.4	0.4	12.4	15.8	16.3
10	2.3	2.7	3.8	...	5.1	5.8	...	0.5	0.5	8.3	10.4	11.4
11	255	241	243	241	240	243	...	2.5	2.5	103	114	111
11.1	100	94	95	100	102	101	...	...	...	100	110	108
12	66 172	65 209	67 210	37 631	38 535	39 468	...	548	587	15 346	18 325	18 408
12.1	100	99	102	100	102	105	...	...	...	100	119	120
13	259	271	277	156	160	162	...	219	232	149	161	166
14	17.2	22.0	22.7	...	17.9	18.2	...	12.0	...	...	...	...
15	24.3	26.5	30.4	...	...	...	...	20.8	...	...	...	...
16	9.1	11.0	10.6	3.5	4.0	4.1	...	17.4	...	...	...	...
17	9.2	8.3	9.4	...	11.7	12.6	...	34.1	33.5	20.1	23.1	24.9
18	...	...	...	...	15.4	16.9	...	27.6	25.0	32.7	36.0	38.9

For notes see end of table.
For code see page 17.

Voir notes à la fin du tableau.
Voir code à la page 17.

См. примечания в конце таблицы.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 8 — TABLEAU 8 — ТАБЛИЦА 8

	IRELAND (d) / IRLANDE (d) / ИРЛАНДИЯ (d)			ITALY / ITALIE / ИТАЛИЯ						LUXEMBOURG (c) / LUXEMBOURG (c) / ЛЮКСЕМБУРГ (c)		
				FS			Others / Autres / Другие					
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	8.1	6.2	6.8	188	188	191	34.8	35.0	...	3.0	2.8	2.8
2	9.8	8.9	9.5	362	324	327	161	134	...	8.3	9.2	9.5
3	542	546	570	29 143	28 923	29 994	2 846	2 470	...	186	202	203
4	55.1	61.4	59.7	80.4	89.3	91.8	17.6	18.4	...	22.4	21.9	21.3
5	4.4	4.3	4.3	69.4	60.4	63.2	1.6	...	...	1.4	...	1.6
6	...	...	...	3 866	3 194	3 278	...	...	...	269	257	283
7	...	...	...	875	887	979	...	...	...	419	341	405
8	...	...	...	51.2	45.3	43.4	...	...	...	7.2	7.8	9.0
9	...	...	...	13.5 (j)	16.4 r	17.2	...	...	...	6.7	6.2	7.4
10	...	...	...	...	0.0 r	0.0	...	...	...	2.8	1.7	2.2
11	2.6	3.1	3.3	64.8	61.7	60.7	3.2	2.2	...	16.7	15.7	18.5
11.1	100	116	126	100	95	94	100	71	...	100	94	111
12	358*	506	545	17 002	18 012	18 035	74.5	57.6	...	650	639	725
12.1	100	141	152	100	106	106	100	77	...	100	98	112
13	135	165	163	262	292	297	23.5	25.7	...	38.9	40.9	39.2
14	...	...	...	14.4	15.1	14.3	...	...	...	25.0*	26.2	27.0
15	11.6	12.3	12.4	21.3	23.5	24.4	...	...	...	27.2	30.8	29.2
16	...	...	...	10.1 r	12.1 r	11.2	...	...	...	1.9	2.4	2.0
17	...	...	...	20.8	24.8 r	26.7	...	...	...	57.2	50.5	51.4
18	...	...	...	21.6	18.1	20.3	...	...	...	72.7	62.8	61.4

	NETHERLANDS / PAYS-BAS / НИДЕРЛАНДЫ			NORWAY (k) / NORVÈGE (k) / НОРВЕГИЯ (k)			POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША			PORTUGAL (l) / PORTUGAL (l) / ПОРТУГАЛИЯ (l)		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	55.6	66.2	72.5	24.6	22.9	22.2	145	162	165	21.3	23.5	24.1
2	199	180	180	38.8	30.4	29.1	895	1 030	1 048	114	142	145
3	7 911	7 355	7 502	1 758	1 643	1 564	32 139	35 870	37 035	2 606	3 309	3 441
4	39.8	40.8	41.7	45.3	54.0	53.7	35.9	34.8	35.3	22.8	23.3	23.8
5	19.3	17.8	17.3	8.4	9.6	9.6	142	166	173	6.0	5.7	6.9
6	1 540	1 132	1 124	666	636	628	15 606	16 938	16 322	544*	522 r	500
7	395	369	374	49	86	101	582	616	621	3*	16	20
8	24.9	...	...	5.1	8.0	8.1	272	341	334	3.8	3.4	3.3
9	5.9	6.3	6.6	0.6	1.3	1.5	21.7	22.1	23.5	0.02	0.2	0.2
10	0.8	0.5	0.2	-	-	-	18.9	15.2	16.0	-	-	-
11	31.6	26.3	26.3	5.6	9.3	9.5	313	378	374	4.8	4.1 r	4.0
11.1	100	83	83	100	165	169	100	121	119	100	85	85
12	4 167 (m)	3 335 (m)	3 433 (m)	1 249	1 733	1 898	74 428	92 637	95 025	879	822	780
12.1	100	80	82	100	139	152	100	124	128	100	94	89
13	136 (m)	127 (m)	130 (m)	221	186	199	238	245	254	185 r	203 r	197
14	16.5	17.2	17.6	7.9	12.9	13.1	19.3	21.5	22.1	6.9	7.1	7.6
15	26.1	26.9	27.3	17.1	18.4	18.6	...	...	...	15.2	15.7	15.9
16	4.5	4.3	4.3	5.8	6.0	6.5	...	4.3	4.4	6.7	6.3 r	6.9
17	21.1	25.8	25.8	10.4	14.1	15.6	13.0	9.9	10.6	0.0	4.7	6.1
18	...	27.8 (m)	28.8 (m)	...	20.1	18.0	25.2	17.3	18.2	...	...	...

For notes see end of table.
For code see page 17.

Voir notes à la fin du tableau.
Voir code à la page 17.

См. примечания в конце таблицы.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 8 — TABLEAU 8 — ТАБЛИЦА 8

	ROMANIA / ROUMANIE / РУМЫНИЯ			SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ						SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ		
				RENFE(n)			Others(c)(o) Autres(c)(o) Другие(c)(o)			SJ(c)		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	...	56.7	58.6	61.6	78.6	80.7	...	...	...	76.2	66.2	66.0
2	253(p)	243	246	147	148	159	146	155	155	74.5	57.8	60.9
3	12 836(p)	13 112	13 485	10 093	11 836	12 647	1 640	1 686	1 691	5 134	4 697	4 684
4	50.7	53.9	54.8	68.5	80.0	79.6	11.2	10.9	10.9	68.9	81.2	76.9
5	...	65.7	68.1	43.2	43.5	41.8	...	...	...	39.5	41.5	42.7
6	...	...	...	1 942	1 960	1 785	...	...	...	2 942	2 645	2 711
7	...	...	...			20	...	...	...	265	271	294
8	...	132	140	29.5	...	...	...	...	...	43.1	52.4	55.1
9	...	11.4	12.4	...	...	3.2	...	...	...	...	3.9	4.2
10	...	2.5	2.8	...	...	0.0	...	...	...	...	0.3	0.3
11	100	148	155	33.3	30.9	30.8	...	12.5	12.7	45.5	56.6	59.6
11.1	100	148	156	100	93	93	...	...	...	100	124	131
12	25 025	37 420	39 832	7 986	8 623	9 071	...	633	621	11 135	13 637	14 852
12.1	100	150	159	100	108	114	...	...	...	100	122	133
13	251	253	256	240	279	294	...	50.6	48.9	245	242	249
14	...	...	...	12.8*	15.8	16.6	...	...	...	14.2	19.0	20.3
15	...	...	...	17.1	...	19.6	...	...	...	24.9	27.0	27.5
16	...	...	4.0	...	7.8[r]	8.5	...	...	...	6.1	6.7	6.3
17	...	9.3	10.1	...	...	...	...	...	...	...	7.5	7.7
18	...	17.3	17.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...

	SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ			SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ								
				SBB-CFF			BLS(c)			Others(c)	Autres(c)	Другие(c)
	Others(c)	Autres(c)	Другие(c)									
1	3.2	1.8	1.8	54.7	56.3	57.7	3.8	4.1	4.2	21.1	21.8	...
2	6.1	2.9	3.0	242	227	231	14.5	15.5	15.6	79.8	77.8	...
3	102.7	40.9	44.5	7 940	7 839	8 071	254	276	287	854	877	...
4	16.9	14.0	14.6	32.9	34.5	34.9	17.5	17.8	18.4	10.7	11.3	...
5	1.8	1.9	1.9	26.8	28.6	29.9	1.2	1.2	1.3	1.8	1.9	...
6	...	...	...	2 633	2 678	2 653	...	...	...	...	...	...
7	...	...	...	1 287	1 197	1 277	...	...	...	...	...	...
8	...	...	...	10.1	17.8	18.6	...	...	...	...	...	...
9	...	...	...	11.4	8.5	9.3	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	7.6	9.7	10.7	...	...	...	...	...	...
11	7.0	7.5	7.9	34.8	40.4	43.3	5.3	5.9	6.2	6.2	6.4	...
11.1	100	108	112	100	116	124	100	111	116	100	103	...
12	883	1 155	1 174	4 896	5 724	6 164	230	268	272	111	121	...
12.1	100	131	133	100	117	126	100	116	118	100	109	...
13	126	153	149	141	142	142	43.5	45.5	44.1	17.8	19.0	...
14	...	...	...	8.6	10.1	10.7	...	...	...	...	...	...
15	24.0	27.5	27.8	22.2	25.1	25.8	15.7	17.9	17.8	...	...	...
16	...	...	...	3.7	3.4[r]	3.5	3.7	3.4[r]	3.5	...	...	...
17	...	...	...	54.5	44.9	46.2	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	69.1	68.6	69.5	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table.
For code see page 17.

Voir notes à la fin du tableau.
Voir code à la page 17.

См. примечания в конце таблицы.
См. шифр на стр. 17

TABLE 8 — TABLEAU 8 — ТАБЛИЦА 8

	TURKEY / TURQUIE / ТУРЦИЯ			USSR / URSS / СССР						BYELORUSSIAN S.S.R. (g) / R.S.S. de BIELORUSSIE (g) / БЕЛОРУССКАЯ ССР (g)		
				Public / Publiques / Общего пользов.			Industrial / Industriels / Промышлен.					
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	20.1	18.9	19.7	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	79.5	98.1[r]	102.6	2 139	2 746	2 837	...	...	...	36.0	54.1	57.1
3	3 631	4 539[r]	4 603	192 000	254 100	261 300	...	...	...	...	...	...
4	45.7	46.2[r]	44.9	89.7	92.5	92.1	...	...	...	...	...	...
5	13.8	19.8	20.9	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	684	740	689	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	27	34	37	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	11.9[r]	14.7[r]	14.1	...	...	...	...	...	...	26.0	48.1	...
9	0.08	0.09	0.11	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	0.05	0.26	0.19	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	12.0	15.0	14.4	2 158	2 706	2 759	5 496	...	...	...	...	...
11.1	100	125	120	100	125	128	100	...	...	...	...	...
12	4 107	5 671	5 774	1749 400	2 274 800	2 367 100	36 352	...	...	35 310	43 023	46 488
12.1	100	138	141	100	130	135	100	...	...	100	122	132
13	343	378	402	811	841	858	6.6	...	...	...	...	...
14	15.2	18.0	18.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	22.0	24.3	24.9	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16	8.6	9.0	8.5	5.6	5.5	...	...	...	...	...	...	...
17	1.1	2.3	2.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	2.0	6.2	5.9	...	...	...	...	...	...	...	...	...

	UKRAINIAN S.S.R. (g) / R.S.S. d'UKRAINE (g) / УКРАИНСКАЯ ССР (g)			UNITED KINGDOM (c) / СОЕД. КОРОЛЕВСТВО (c) / ROYAUME-UNI (c)			YUGOSLAVIA / YOUGOSLAVIE / ЮГОСЛАВИЯ			UNITED STATES / ÉTATS-UNIS / СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ		
				BR								
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	...	...	...	390	318	314	57.7	62.6	65.0	305	197	172
2	327	382	406	938	831	805	201	183	163	310(r)	295(r)	296(r)
3	31 613	41 218	42 871	30 948	28 703	29 612	10 673	10 284	10 469	29 763	21 098[r]	19 568
4	96.7	107.8	105.7	33.0	34.5	36.8	53.3	56.2	64.1	96.1(s)	71.4(s)	66.2(s)
5	...	...	...	171	97	98	57.6	50.3	50.9	644	691	697
6	...	...	...	20 724	13 917	11 933(t)	4 569	3 410	3 542	28 871	28 253	28 292
7	...	...	...	0	0	0	407	498	561	...	...	...
8	588	739	764	239	211	...	65.5	59.3	59.9	...	...	...
9	...	...	...	0	0	...	2.7	4.4	5.3	...	...	...
10	...	...	...	0	0	...	3.6	4.7	5.1	...	...	...
11	...	...	...	239	211	204(t)	71.8	68.4	70.2	1 166	1 303	1 325*
11.1	...	...	...	100	88	...	100	95	98	100	112	114*
12	278 998	353 081	365 686	25 178	24 026	23 039(t)	17 345	16 372	17 691	907 719	1 086 219[r]	1 121 112
12.1	100	127	131	100	95	...	100	94	102	100	120	124
13	...	...	...	105	114	113(t)	242	239	252	779	834	846
14	...	...	...	13.2	16.4	17.1(t)	14.4	17.0	17.4	42.4	47.0	48.2
15	...	...	...	16.0	17.4[r]	17.6*	20.0	21.3	22.3	51.5	58.3	59.9
16	...	...	...	12.9	11.9	13.3*	...	6.1[r]	6.0	...	...	...
17	...	...	...	...	...	...	8.8	13.4	14.7	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...	11.4	17.7	18.8	...	...	...

For notes see end of table.
For code see page 17.

Voir notes à la fin du tableau.
Voir code à la page 17.

См. примечания в конце таблицы.
См. шифр на стр. 17

ABLE 8

see page 17.
nnex II - coverage of
stics.
verage turn-round time was
lated by the secretariat accord-
o the following formula:
B

otal wagon park, including
rivate owners' wagons;
otal number of days in year,
ncluding Sundays and public
olidays;
ositive or negative balance of
agons exchanged with other rail-
ay systems, expressed in number
f wagon-days, during the year;
umber of wagons loaded on system,
lus number of wagons received
oaded from other systems during
he year.

5 - 18 exclude service trans-

ending 31 March.
ding maritime and road trans-

ding through consignments
en private and federal
ays.
ding service transport.
ding suburban transport.
ailways.
ding transit transport.
ding iron ore transport on
n railway, which amounted to:

	Tons carried (million)	Ton-km (million)
. .	13.7	548
. .	21.3	854
. .	20.2	808

ding data for Sociedade Estoril

wagon load consignments

gauge.
w gauge.
ding passengers carried free of
e.
ded in the data for the USSR.
of passengers carried on each
idual railway; this total
be smaller if all the rail-
in the country formed a single
n.
ge of individual railways;
verage length of journey would
eater if all the railways in
ountry formed a single system.
ding traffic by Freightliners Ltd.
ational Carriers Ltd.
6: 1 239 000 wagons).

NOTES DU TABLEAU 8

Voir code à la page 17.

(a) Voir annexe II - champ couvert par les statistiques.

(b) La durée moyenne de rotation des wagons a été calculée par le secrétariat selon la formule suivante:

$$\frac{PD + B}{L}$$

où:

P = Le parc total des wagons, y compris les wagons des particuliers;

D = Le nombre total de jours de l'année, y compris les dimanches et jours fériés;

B = Le solde positif ou négatif des wagons échangés avec d'autres réseaux de chemins de fer, exprimé en nombre de wagons-jours, au cours de l'année;

L = Le nombre de wagons chargés sur le réseau et le nombre de wagons reçus chargés d'autres réseaux pendant l'année.

(c) Les rubriques 5 à 18 excluent les transports de service.

(d) Année se terminant le 31 mars.

(e) Y compris les transports maritimes et routiers.

(f) Non compris les transports directs entre les chemins de fer privés et les chemins de fer fédéraux.

(g) Non compris les transports de service.

(h) Non compris les transports de banlieue.

(i) Tous les chemins de fer.

(j) Y compris les transports en transit.

(k) Non compris les transports de minerai de fer sur le chemin de fer d'Ofoten, soit:

	Tonnes transportées (millions)	Tonnes-km (millions)
1963. . .	13,7	548
1968. . .	21,3	854
1969. . .	20,2	808

(l) Y compris les données pour la Sociedade Estoril (SE).

(m) Transports par wagons complets seulement.

(n) Voie large.

(o) Voie étroite.

(p) Y compris les voyageurs transportés gratuitement.

(q) Compris dans les données pour l'URSS.

(r) Total des voyageurs transportés sur chaque réseau: ce total serait plus faible si l'ensemble des lignes ferroviaires du pays constituait un réseau unique.

(s) Parcours moyen par réseau; ce parcours serait plus long si l'ensemble des lignes ferroviaires du pays constituait un réseau unique.

(t) Non compris le trafic de Freightliners Ltd. et National Carriers Ltd. (rubrique 6: 1 239 000 wagons).

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 8

См. шифр на стр. 17.

(a) См. приложение II - Охват статистических данных.

(b) Средняя продолжительность оборота вагона была определена Секретариатом в следующей формуле:

$$\frac{PD + B}{L}$$

где:

P = весь вагонный парк, включая частно-владельческие вагоны;

D = общее число дней в году, включая воскресные и праздничные дни;

B = положительное или отрицательное годовое сальдо обмена вагонами с другими железнодорожными сеями, выраженное в вагоно-днях;

L = число вагонов, погруженных на сети, плюс число вагонов, прибывших груженными с других сете в течение года.

(c) Статьи 5-18, за исключением служебных перевозок.

(d) Год оканчивается 31 марта.

(e) Включая морские и автомобильные перевозки.

(f) Включая сквозные перевозки между частными железными дорогами и федеральной железной дорогой.

(g) Исключая служебные перевозки.

(h) Исключая пригородные перевозки.

(i) Все железные дороги.

(j) Включая транзитные перевозки.

(k) Исключая перевозки железной руды по Офотенской железной дороге, которые составили:

	Перевезенные тонны (в млн.)	Тонно-км (в млн.)
1963	13,7	548
1968.....	21,3	854
1969.....	20,2	808

(l) Включая данные, касающиеся общества Эсториль (SE).

(m) Только повагонные отправки.

(n) Широкая колея.

(o) Узкая колея.

(p) Включая пассажиров, перевозимых бесплатно.

(q) Включены в данные по СССР.

(r) Общее число пассажиров, перевезенных на каждой сети; это число было бы меньше, если бы железнодорожные линии страны составляли единую сеть.

(s) Средняя дальность поездки на отдельной сети; это расстояние было бы длинее, если бы железнодорожные линии страны составляли единую сеть.

(t) Исключая транспортировку обществ "Freightliners Ltd." и "National Carriers Ltd." (статья 6: 1 289 000 вагонов).

Railways

8. Passenger and freight traffic and transport (a)

Chemins de fer

8. Transport de voyageurs et de marchandises (a)

Железные дороги

8. Пассажирское и грузовое движение и перевозки (a)

1	Passenger traffic and transport	Passenger-train-kilometres	Millions	Transport de voyageurs	Trains-kilomètres-voyageurs	Millions	Пассажирск. движ. и перевозки	Пассажирские поездо-километры	Мил-лионы
2		Passengers carried			Voyageurs transportés			Перевезенные пассажиры	
3		Passenger-kilometres			Voyageurs-kilomètres			Пассажиро-километры	
4		Average length of journey	km		Parcours moyen	km		Средний пробег	км
5	Freight traffic and transport	Freight-train-kilometres	Millions	Transport de marchandises	Trains-kilomètres-marchandises	Millions	Грузовое движение и перевозки	Грузовые поездо-километры	
6		Wagons loaded on system	Thou-sands		Wagons chargés sur le réseau	Milliers		Вагоны, погруженнные на данной сети	Тысячи
7		Wagons entered loaded from abroad			Wagons entrés chargés de l'étrang.			Вагоны, прибыв. нагруженными из заграницы	
8		Goods loaded	Million tons		Marchandises chargées	Millions de tonnes		Погруженные грузы	Мил-лионы тонн
9		Goods entered, excl. those in transit			Marchandises entrées, non compris celles en transit			Прибывшие грузы, за исключением транзитных	
10		Goods carried in transit			Marchandises en transit			Грузы, следующие сквозным транзитом	
11		Goods carried — Total			Marchandises transportées — Total			Перевезенные грузы — Всего	
11.1			Index			Indice			Индекс
12		Ton-kilometres	Millions		Tonnes-kilomètres	Millions		Тонно-километры	Мил-лионы
12.1			Index			Indice			Индекс
13		Average length of haul per ton	km		Parcours moyen d'une tonne	km		Среднее расстояние перевозки одной тонны	км
14		Average wagon load	Tons		Chargement moyen d'un wagon	Tonnes		Средняя нагрузка вагона	Тонны
15		Average wagon capacity			Capacité moyenne d'un wagon			Средняя грузоподъемность вагона	
16		Average wagon turn-round time	Days		Durée moyenne de rotation d'un wagon	Jours		Средняя продолжительность оборота вагона	Сутки
17		Goods entered, including transit, as a % of total goods carried	%		Marchandises entrées, y compris le transit, en % du total de marchandises transportées	%		Ввезенные грузы, включая транзитные, в % к общему тоннажу перевезенных грузов	%
18		Ton-kilometres of goods entered, includ. transit, as a % of total ton-km			Tonnes-kilomètres de marchandises entrées, y compris le transit, en % du total des tonnes-km			Тонно-километры, включая транзитные, в % к общему количеству тонно-километров	

1	Passenger traffic and transport	Passenger-train-kilometres	Millions	Transport de voyageurs	Trains-kilomètres-voyageurs	Millions	Пассажирск. движ. и перевозки	Пассажирские поездо-километры	Мил-лионы
2		Passengers carried			Voyageurs transportés			Перевезенные пассажиры	
3		Passenger-kilometres			Voyageurs-kilomètres			Пассажиро-километры	
4		Average length of journey	km		Parcours moyen	km		Средний пробег	км
5	Freight traffic and transport	Freight-train-kilometres	Millions	Transport de marchandises	Trains-kilomètres-marchandises	Millions	Грузовое движение и перевозки	Грузовые поездо-километры	Мил-лионы
6		Wagons loaded on system	Thou-sands		Wagons chargés sur le réseau	Milliers		Вагоны, погруженнные на данной сети	Тысяч
7		Wagons entered loaded from abroad			Wagons entrés chargés de l'étrang.			Вагоны, прибыв. нагруженными из заграницы	
8		Goods loaded	Million tons		Marchandises chargées	Millions de tonnes		Погруженные грузы	Мил-лионы тонн
9		Goods entered, excl. those in transit			Marchandises entrées, non compris celles en transit			Прибывшие грузы, за исключением транзитных	
10		Goods carried in transit			Marchandises en transit			Грузы, следующие сквозным транзитом	
11		Goods carried — Total			Marchandises transportées — Total			Перевезенные грузы — Всего	
11.1			Index			Indice			Инде
12		Ton-kilometres	Millions		Tonnes-kilomètres	Millions		Тонно-километры	Мил лион
12.1			Index			Indice			Инде
13		Average length of haul per ton	km		Parcours moyen d'une tonne	km		Среднее расстояние перевозки одной тонны	км
14		Average wagon load	Tons		Chargement moyen d'un wagon	Tonnes		Средняя нагрузка вагона	Тонн
15		Average wagon capacity			Capacité moyenne d'un wagon			Средняя грузоподъемность вагона	
16		Average wagon turn-round time	Days		Durée moyenne de rotation d'un wagon	Jours		Средняя продолжительность оборота вагона	Сут
17		Goods entered, including transit, as a % of total goods carried	%		Marchandises entrées, y compris le transit, en % du total de marchandises transportées	%		Ввезенные грузы, включая транзитные, в % к общему тоннажу перевезенных грузов	%
18		Ton-kilometres of goods entered, includ. transit, as a % of total ton-km			Tonnes-kilomètres de marchandises entrées, y compris le transit, en % du total des tonnes-km			Тонно-километры, включая транзитные, в % к общему количеству тонно-километров	

Railways
Chemins de fer
Железные дороги

9. Freight transport by ranges of distance [a]
9. Transport de marchandises par paliers de distance [a]
9. Грузовые перевозки по поясам расстояния [a]

Country / Pays / Страна	Ranges of distance / Paliers de distance / Расстояния km / км	Unit / Unité / Единица	Tons / Tonnes / Тонны 1963	Tons / Tonnes / Тонны 1968	Tons / Tonnes / Тонны 1969	Ton-kilometres / Tonnes-kilomètres / Тонно-километры 1963	Ton-kilometres / Tonnes-kilomètres / Тонно-километры 1968	Ton-kilometres / Tonnes-kilomètres / Тонно-километры 1969
AUSTRIA AUTRICHE АВСТРИЯ	Total - Всего	10^6	28.2	25.0	23.8	4 497	4 358	4 078
	1 - 49	%	24.1	20.5	20.3	3.5	2.9	3.0
	50 - 149	%	33.8	34.0	34.3	21.2	19.2	19.3
	150 - 299	%	27.4	28.4	29.5	36.5	35.1	36.7
	300 - 499	%			10.9			23.0
	500 - 699	%	14.7	17.1	3.7	38.8	42.8	12.3
	700 - 899	%			1.3			5.7
BELGIUM BELGIQUE БЕЛЬГИЯ	Total - Всего	10^6	...	...	69.2	...	...	...
	1 - 49	%	...	...	27.3	...	...	...
	50 - 149	%	...	...	46.8	...	...	...
	150 - 299	%	...	...	25.5	...	...	...
	300 <	%	...	...	0.4	...	...	...
CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ	Total - Всего	10^6	...	173.5	164.8	...	...	...
	1 - 50	%	...	21.5	21.7	...	...	...
	51 - 150	%	...	28.8	28.4	...	...	...
	151 - 300	%	...	24.8	24.7	...	...	...
	301 - 500	%	...	17.0	25.2	...	...	...
	501 <	%	...	7.9		...	...	...
DENMARK [b] DANEMARK ДАНИЯ	Total - Всего	10^6	3.8	3.1	2.9	765	647	632
	1 - 49	%	9.3	8.9	8.4	1.2	1.2	1.1
	50 - 149	%	35.2	31.4	28.3	17.1	15.0	13.6
	150 - 299	%	29.2	32.6	33.3	30.3	32.8	32.3
	300 - 499	%	26.3	27.1	25.2	51.4	51.0	43.5
	500 - 680	%			3.8			9.5
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	Total - Всего	10^6	290.4	234.7	258.2	57 315	40 331	45 782
	1 - 49	%	34.6	35.7	33.8	4.3	4.8	4.3
	50 - 149	%	20.1	22.7	23.1	9.7	12.7	12.4
	150 - 299	%	21.3	22.5	23.2	24.7	29.4	29.6
	300 <	%	24.0	19.1	19.9	61.3	53.1	53.7
FINLAND [c] FINLANDE ФИНЛЯНДИЯ	Total - Всего	10^6	...	21.0	22.0	...	5 627	6 026
	1 - 49	%	...	14.3	12.5	...	1.4	1.4
	50 - 149	%	...	19.1	18.4	...	7.7	6.9
	150 - 299	%	...	30.0	31.0	...	24.7	24.6
	300 <	%	...	36.6	38.1	...	66.2	67.1
FRANCE [d] FRANCE ФРАНЦИЯ	Total - Всего	10^6	224.5	214.6	228.3	58 953	59 220	63 490
	1 - 49	%	18.4	17.8	17.8	1.7	1.6	1.6
	50 - 149	%	25.0	23.5	23.9	8.4	7.8	7.7
	150 - 299	%	22.4	21.6	20.9	19.0	17.7	17.1
	300 - 499	%		19.5	19.4		27.6	27.4
	500 - 699	%	34.2	9.9	10.1	70.9	21.6	21.9
	700 - 899	%		5.3	5.5		15.2	15.5
	900 <	%		2.4			8.5	8.8
HUNGARY [d] HONGRIE ВЕНГРИЯ	Total - Всего	10^6	102.9	113.5	111.2	15 346	18 325	18 408
	1 - 49	%	19.4	15.8	15.9	3.3	2.8	2.6
	50 - 149	%	37.8	38.0	36.1	24.2	22.0	20.3
	150 - 299	%	33.6	34.8	35.4	47.6	47.3	47.0
	300 <	%	9.2	11.4	12.6	24.9	27.9	30.1
ITALY [d] ITALIE ИТАЛИЯ	Total - Всего	10^6	...	53.7	53.0	...	16 350	16 371
	1 - 50	%	...	14.8	14.5	...	1.7	1.7
	51 - 100	%	...	14.2	13.6	...	3.4	3.2
	101 - 300	%	...	40.6	40.7	...	24.7	24.7
	301 - 500	%	...	14.1	14.4	...	17.6	17.6
	501 - 700	%	...	5.4	5.7	...	10.5	10.9
	701 - 1000	%	...	4.1	4.4	...	11.5	12.0
	1001 <	%	...	6.8	6.7	...	30.6	29.9
NETHERLANDS PAYS-BAS НИДЕРЛАНДЫ	Total - Всего	10^6	16.5	11.5[r]	10.8	2 446	1 640[r]	1 512
	1 - 49	%	24.0	27.3[r]	27.8	3.5	3.8[r]	3.8
	50 - 149	%	21.1	21.7[r]	21.5	14.7	14.7[r]	14.9
	150 - 299	%	50.6	46.7[r]	46.2	72.5	71.5[r]	70.8
	300 <	%	4.3	4.3[r]	4.5	9.3	10.0[r]	10.5
NORWAY [d][e] NORVÈGE НОРВЕГИЯ	Total - Всего	10^6	...	6.4	6.6	...	1 523	1 691
	1 - 50	%	...	13.3	11.9	...	1.2	1.2
	51 - 150	%	...	34.8	31.7	...	14.2	12.3
	151 - 300	%	...	23.4	25.5	...	20.8	21.1
	301 - 500	%	...	15.7	17.5	...	26.3	28.2
	501 - 700	%	...	8.5	8.8	...	20.8	20.2
	701 - 900	%	...	2.4	2.7	...	7.4	7.8
	901 - 1100	%	...	0.7	0.7	...	2.8	2.8
	1101 <	%	...	1.2	1.2	...	6.5	6.4

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Railways
Chemins de fer
Железные дороги

9. Freight transport by ranges of distance [a]
9. Transport de marchandises par paliers de distance [a]
9. Грузовые перевозки по поясам расстояния [a]

Country / Pays / Страна	Ranges of distance / Paliers de distance / Расстояния km / км	Unit / Unité / Единица	Tons / Tonnes / Тонны 1963	1968	1969	Ton-kilometres / Tonnes-kilomètres / Тонно-километры 1963	1968	1969
POLAND [f]	Total - Всего	10^6	225.5	271.6	265.1	44 766	55 891	56 931
POLOGNE	1 - 50	%	19.2	16.2	15.4	2.5	2.6	2.4
ПОЛЬША	51 - 150	%	29.3	30.3	28.4	13.5	13.9	12.6
	151 - 350	%	33.5	35.1	36.1	41.7	42.0	41.4
	351 - 500	%	11.6	12.4	13.4	24.2	25.0	25.8
	501 <	%	6.4	6.0	6.7	18.1	16.5	17.8
PORTUGAL	Total - Всего	10^6	...	3.0	3.0	...	652	624
PORTUGAL	1 - 49	%	...	7.4	6.6	...	0.9	1.0
ПОРТУГАЛИЯ	50 - 149	%	...	27.0	29.8	...	12.8	13.8
	150 - 299	%	...	43.7	42.1	...	40.8	42.0
	300 <	%	...	21.9	21.5	...	45.5	43.2
SWEDEN [g]	Total - Всего	10^6	23.6	24.6	27.3	6 621	7 078	7 717
SUÈDE	1 - 49	%	12.6	11.8	11.0	1.2	1.2	1.2
ШВЕЦИЯ	50 - 149	%	26.7	24.0	25.3	9.3	8.2	8.8
	150 - 299	%	29.6	27.0	27.1	22.5	20.5	20.7
	300 <	%	31.1	37.2	36.6	67.0	70.1	69.3
SWITZERLAND [h]	Total - Всего	10^6	20.0	24.0	25.8	2 079	2 583	2 645
SUISSE	1 - 49	%	20.7	27.4	26.8	4.9	7.0	7.4
ШВЕЙЦАРИЯ	50 - 149	%	49.5	45.2	46.7	38.6	35.4	38.6
	150 - 299	%	26.9	23.7	22.8	47.8	42.8	42.4
	300 <	%	2.9	3.7	3.7	8.7	14.8	11.6
YUGOSLAVIA	Total - Всего	10^6	...	68.4	56.2	...	16 372	12 844
YOUGOSLAVIE	1 - 50	%	...	12.1	12.4	...	1.4	1.5
ЮГОСЛАВИЯ	51 - 150	%	...	31.6	31.6	...	10.8 [i]	13.7
	151 - 250	%	...	14.8 [i]	18.4	...	12.3 [i]	15.9
	251 - 500	%	...	46.8 [j]	27.6	...	75.5 [j]	39.5
	500 <	%	...		10.0	...		29.4

(a) Internal transport in full wagon loads only. Data refer to the main-line system in each country (see table 6).
(b) Year ended 31 March.
(c) Excluding suburban transport.
(d) Internal and international transport. In 1969, the latter amounted to 30.7 per cent of total tons carried and 45.8 per cent of total ton-km in Hungary and to 1.9 million tons and 474 million ton-km in Norway.
(e) Excluding iron ore transport on Ofoten railway (See table 8, footnote (b)).
(f) Standard-gauge lines only.
(g) Excluding transport of Lapland ores to Luleå (150 - 299 km range):

	Ton	Ton-km
	million	
1968 . . .	4.3	988
1969 . . .	5.2	1 302

(h) Including international transport at internal tariffs.
(i) 151 - 300 km.
(j) 301 km and over.

(a) Transports internes en wagons complets seulement. Les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 6).
(b) Année se terminant le 31 mars.
(c) Non compris les transports de banlieue.
(d) Transports internes et internationaux. En 1969 les transports internationaux s'élevaient à 30,7 % du total des tonnes transportées et à 45,8 % des tonnes-km en Hongrie, et à 1,9 million de tonnes et 474 millions de tonnes-km en Norvège.
(e) Non compris le transport de minerai de fer sur le chemin de fer d'Ofoten (voir tableau 8, note (b)).
(f) Lignes à voie normale seulement.
(g) Non compris les transports de minerai de Laponie vers Luleå (palier de distance 150 - 299 km):

	Tonnes	Tonnes-km
	millions	
1968	4,3	988
1969	5,2	1 302

(h) Y compris les transports internationaux acheminés à des tarifs intérieurs.
(i) 151 - 300 km.
(j) 301 km et plus.

(a) Внутренний транспорт только в полной нагрузке вагона. Данные относятся к главной сети каждой страны (См. таблицу 6).
(b) Год оканчивается 31 марта.
(c) Исключая пригородные перевозки.
(d) Внутренние и международные перевозки. В 1969 году, последние составили 30,7% от всего перевезенных тонн, и 45,8% от всего тонно-км в Венгрии, и 1,9 млн.тонн и 474 млн. тонно-км в Норвегии.
(e) Исключая перевозки железной руды по Офотенской железной дороге. (См. таблицу 8, сноску (b)).
(f) Только линии с нормальной колеей.
(g) Исключая перевозки лопарской руды в Лулео (расстояние 150 - 299 км):

	Тонн	Тонно-км
	млн.	
1968.	4,3	988
1969.	5,2	1 302

(h) Включая международные перевозки по внутренним тарифам.
(i) 151 - 300 км.
(j) 301 км и более.

Railways
Chemins de fer
Железные дороги

10. Total staff [a]
10. Total du personnel
10. Персонал [a]

Country	Pays	Страна	1963	1968	1969	1968	1969
			1000			1963 = 100	
AUSTRIA	AUTRICHE	АВСТРИЯ	74.6[r]	70.3[r]	71.6	94.2[r]	95.9
BELGIUM	BELGIQUE	БЕЛЬГИЯ	59.7	52.9	52.5	88.6	88.0
BULGARIA	BULGARIE	БОЛГАРИЯ	...	47.0	46.6	...	...
CZECHOSLOVAKIA [b]	TCHECOSLOVAQUIE [b]	ЧЕХОСЛОВАКИЯ [b]	177.7	188.1	195.3	106.1	110.1
DENMARK [c]	DANEMARK [c]	ДАНИЯ [c]	24.4	21.7	20.5	88.8	83.8
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY [d]	RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE [d]	ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ [d]	439.5	382.7	373.4	87.1	85.0
FINLAND	FINLANDE	ФИНЛЯНДИЯ	28.9	24.9[r]	24.2	86.3	83.9
FRANCE	FRANCE	ФРАНЦИЯ	334.8	304.4	295.4	90.9	88.2
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE	ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА	271.7	261.2	256.9	96.1	94.6
GREECE [e]	GRÈCE [e]	ГРЕЦИЯ [e]	7.9	11.2	11.1	141.1	139.4
HUNGARY	HONGRIE	ВЕНГРИЯ	138.6	126.4	136.1	91.2	98.2
IRELAND [c]	IRLANDE [c]	ИРЛАНДИЯ [c]	11.5*	9.7	9.6	84.4*	83.4*
ITALY [d]	ITALIE [d]	ИТАЛИЯ [d]	182.9	167.7	160.0*	91.7	87.5
LUXEMBOURG	LUXEMBOURG	ЛЮКСЕМБУРГ	4.8	4.3	4.2	90.2	88.0
NETHERLANDS	PAYS-BAS	НИДЕРЛАНДЫ	29.2	26.0	25.5	88.8	87.2
NORWAY	NORVÈGE	НОРВЕГИЯ	20.3	18.4	18.1	90.5	88.9
POLAND	POLOGNE	ПОЛЬША	328.2	341.8	347.7	104.2	106.0
PORTUGAL [f]	PORTUGAL [f]	ПОРТУГАЛИЯ [f]	25.3	25.9[g]	26.0	...	102.6
ROMANIA	ROUMANIE	РУМЫНИЯ	146.9[b]	159.3	158.7	...	...
SPAIN	ESPAGNE	ИСПАНИЯ	116.1	95.4	88.2	82.1	75.9
SWEDEN	SUÈDE	ШВЕЦИЯ	52.3	46.1[r]	45.4	88.2[r]	86.8
SWITZERLAND :SBB - CFF	SUISSE :SBB-CFF	ШВЕЙЦАРИЯ :SBB - CFF	40.2	39.3	39.2	97.7	97.5
BLS	BLS	BLS	2.0	2.0	1.9	98.0	97.2
TURKEY [b]	TURQUIE [b]	ТУРЦИЯ [b]	60.9	66.9	63.5	109.8	104.3
UNITED KINGDOM [h]	ROYAUME-UNI [h]	СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО [h]	439.6	296.3	261.3	67.4	59.4
YUGOSLAVIA	YOUGOSLAVIE	ЮГОСЛАВИЯ	128.5	120.5	117.3	93.8	91.3
UNITED STATES	ÉTATS-UNIS	СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ	680.0	590.0	...	86.8	...

For code see page 17.

(a) Unless otherwise stated, figures refer to the main-line system in each country. Yearly averages.

(b) Including staff employed for road transport and auxiliary services.

(c) Year ended 31 March.

(d) Including staff employed in new works, reconstruction, etc.

(e) All railways.

(f) Including Sociedade Estoril (SE).

(g) Including staff employed for road transport services.

(h) Total staff engaged by the railway administration.

Voir code à la page 17.

(a) Sauf indication contraire, les chiffres se réfèrent au réseau principal de chaque pays. Moyennes annuelles.

(b) Y compris le personnel affecté aux transports routiers et aux services auxiliaires.

(c) Année se terminant le 31 mars.

(d) Y compris le personnel affecté aux travaux de construction, de reconstruction etc.

(e) Tous les chemins de fer.

(f) Y compris la Sociedade Estoril (SE).

(g) Y compris le personnel affecté aux transports routiers.

(h) Total du personnel employé par l'administration des chemins de fer.

См. шифр на стр. 17.

(a) Если нет указания, данные относятся к главной сети каждой страны. Среднегодовая численность.

(b) Включая персонал, занятый в автомобильных перевозках и вспомогательных службах.

(c) Год оканчивается 31 марта.

(d) Включая персонал, занятый в новых работах, реконструкции и т.д.

(e) Все железные дороги.

(f) Включая данные, касающиеся общества Эсториль (SE).

(g) Включая персонал, занятый в автомобильных перевозках.

(h) Весь персонал, оплачиваемый управлением железной дороги.

Roads
Routes
Дороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road [a]	km км	Date des renseignements Type de route [a]	Дата получения сведений Категория дороги [a]
AUSTRIA		**AUTRICHE**	**АВСТРИЯ**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All classified non-urban roads	32 000*	Ensemble des routes classées non urbaines	Все классифицированные негородские дороги
Federal roads, total	9 684	Routes fédérales, total	Федеральные дороги
Motorways	425	Autoroutes	Автомагистрали
Others	9 259	Autres	Другие
of the total: with improved surface	9 152	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Other classified non-urban roads (1965)	22 131	Autres routes classées non urbaines (1965)	Другие классифицированные негородские дороги (1965)
BELGIUM		**BELGIQUE**	**БЕЛЬГИЯ**
31.XII.1968		31.XII.1968	31.XII.1968
All roads	94 000*	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads	24 000*	Routes non urbaines	Негородские дороги, всего
State roads, total	11 777	Routes d'Etat, total	Государственные дороги, всего
Motorways	391	Autoroutes	Автомагистрали
Others	11 386	Autres	Другие
Provincial roads (1966)	12 000*	Routes provinciales (1966)	Провинциальные дороги (1966)
Local and urban roads (1966)	70 000*	Routes vicinales et urbaines (1966)	Дороги местного значения и городские дороги (1966)
BULGARIA		**BULGARIE**	**БОЛГАРИЯ**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All roads	30 062	Ensemble des routes	Все дороги
CYPRUS		**CHYPRE**	**КИПР**
1969		1969	1969
All roads	7 711	Ensemble des routes	Все дороги
of which: with improved surface	3 417	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием
CZECHOSLOVAKIA		**TCHECOSLOVAQUIE**	**ЧЕХОСЛОВАКИЯ**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All roads	145 919	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads	73 220	Routes non urbaines	Негородские дороги
of which: with improved surface	60 918	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием
Urban roads	72 699	Routes urbaines	Городские дороги
DENMARK		**DANEMARK**	**ДАНИЯ**
31.XII.1966		31.XII.1966	31.XII.1966
All roads	61 630	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	55 641	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	303	Autoroutes	Автомагистрали
Others	55 338	Autres	Другие
of the total: with improved surface	44 574 r	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	5 989	Routes urbaines	Городские дороги
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY †		**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE †**	**ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ †**
31.XII.1968		31.XII.1968	31.XII.1968
All roads	411 401	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads	161 182	Routes non urbaines	Негородские дороги
Motorways	3 967	Autoroutes	Автомагистрали
Others	157 215	Autres	Другие
Urban roads (31.XII.1965)	250 219	Routes urbaines (31.XII.1965)	Городские дороги (32.XII.1965)

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Roads
Routes
Дороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road [a]	km км	Date des renseignements Type de route [a]	Дата получения сведений Категория дороги [a]
FINLAND		**FINLANDE**	**ФИНЛЯНДИЯ**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All roads	77 000 [b]	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	71 048 [b]	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	102	Autoroutes	Автомагистрали
Others	70 946	Autres	Другие
of the total: with improved surface	19 775	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads (1967)	6 000	Routes urbaines (1967)	Городские дороги (1967)
FRANCE		**FRANCE**	**ФРАНЦИЯ**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All national roads	82 293	Ensemble des routes nationales	Все национальные дороги
Non-urban roads, total	77 431	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	1 302	Autoroutes	Автомагистрали
Others	76 129	Autres	Другие
of the total: with improved surface	75 942	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	4 862	Routes urbaines	Городские дороги
Departmental roads (31.XII.1961)	278 377	Routes départementales (31.XII.1961)	Департаментские дороги (31.XII.1961)
Communal roads (1962)	424 041	Routes communales (1962)	Коммунальные дороги (1962)
Local rural roads (1962)	697 933	Chemins ruraux (1962)	Сельские дороги (1962)
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC		**RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE**	**ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
Classified roads	45 737	Routes classées	Классифицированные дороги
GREECE		**GRÈCE**	**ГРЕЦИЯ**
May 1969		Mai 1969	Май 1969
Non-urban roads, total	34 692	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	65	Autoroutes	Автомагистрали
Others	34 627	Autres	Другие
of the total: with improved surface	13 437	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
HUNGARY		**HONGRIE**	**ВЕНГРИЯ**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
Non-urban roads, total	29 422	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	115	Autoroutes	Автомагистрали
Others	29 307	Autres	Другие
of the total: with improved surface	16 754	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
IRELAND		**IRLANDE**	**ИРЛАНДИЯ**
31.III.1968		31.III.1968	31.III.1968
All roads	86 427	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads	84 388	Routes non urbaines	Негородские дороги
of which: with improved surface	67 058	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием
Urban roads	2 039	Routes urbaines	Городские дороги

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Roads
Routes
Дороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road [a]	km км	Date des renseignements Type de route [a]	Дата получения сведений Категория дороги [a]
ITALY		**ITALIE**	**ИТАЛИЯ**
1967		1967	1967
All roads	282 000	Ensemble des routes	Все дороги
Motorways	2 377	Autoroutes	Автомагистрали
Other State roads	40 706	Autres routes d'Etat	Другие государственные дороги
Provincial roads	89 470	Routes provinciales	Провинциальные дороги
Communal roads	149 448	Routes communales	Коммунальные дороги
of the total: with improved surface	250 000	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
LUXEMBOURG		**LUXEMBOURG**	**ЛЮКСЕМБУРГ**
1965		1965	1965
Non-urban roads, total	4 942	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
State roads	2 824	Routes d'Etat	Государственные дороги
Others	2 118	Autres	Другие
MALTA		**MALTE**	**МАЛЬТА**
1968		1968	1968
All roads	1 175	Ensemble des routes	Все дороги
NETHERLANDS		**PAYS-BAS**	**НИДЕРЛАНДЫ**
31.XII.1968		31.XII.1968	31.XII.1968
All roads	96 300	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	68 978	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	927	Autoroutes	Автомагистрали
Others	68 051	Autres	Другие
of the total: with improved surface	39 773	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	27 300	Routes urbaines	Городские дороги
NORWAY		**NORVÈGE**	**НОРВЕГИЯ**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All roads	71 101	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	65 922	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	67	Autoroutes	Автомагистрали
Others	65 855	Autres	Другие
of the total: with improved surface	15 537	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	5 179	Routes urbaines	Городские дороги
POLAND		**POLOGNE**	**ПОЛЬША**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All roads	309 054	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	273 257	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	346	Autoroutes	Автомагистрали
Others	272 911	Autres	Другие
of the total: with improved surface	71 582	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	35 797	Routes urbaines	Городские дороги

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Roads
Routes
Дороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road [a]	km км	Date des renseignements Type de route [a]	Дата получения сведений Категория дороги [a]
PORTUGAL		**PORTUGAL**	**ПОРТУГАЛИЯ**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
Non-urban roads, total	37 662	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	75	Autoroutes	Автомагистрали
Others	37 587	Autres	Другие
of the total: with improved surface	30 975	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
ROMANIA		**ROUMANIE**	**РУМЫНИЯ**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
National roads, total	12 158	Routes nationales, total	Национальные дороги
Motorways	100	Autoroutes	Автомагистрали
Others	12 058	Autres	Другие
of the total: with improved surface	9 557	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
SPAIN		**ESPAGNE**	**ИСПАНИЯ**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All State and provincial roads	138 712	Ensemble des routes d'Etat et provinciales	Все государственные и провинциальные дороги
Motorways	143	Autoroutes	Автомагистрали
Others	138 569	Autres	Другие
of the total: with improved surface	83 233	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
SWEDEN		**SUÈDE**	**ШВЕЦИЯ**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All roads	111 498 [c]	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	98 050 [c]	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	525 [c]	Autoroutes	Автомагистрали
Others	97 525 [c]	Autres	Другие
of the total: with improved surface	44 635	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads (31.XII.1967)	13 448	Routes urbaines (31.XII.1967)	Городские дороги (31.XII.1967)
SWITZERLAND		**SUISSE**	**ШВЕЙЦАРИЯ**
1969		1969	1969
All roads	59 143	Ensemble des routes	Все дороги
Motorways	301	Autoroutes	Автомагистрали
Other national roads	259	Autres routes nationales	Другие национальные дороги
Cantonal roads	17 583	Routes cantonales	Кантональные дороги
Communal roads	41 000*	Routes communales	Коммунальные дороги
TURKEY		**TURQUIE**	**ТУРЦИЯ**
1967		1967	1967
All roads	59 000	Ensemble des routes	Все дороги
National roads	35 000	Routes nationales	Национальные дороги
Provincial roads	24 000	Routes provinciales	Провинциальные дороги
of the total: with improved surface	14 000	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
USSR [d]		**URSS [d]**	**СССР [d]**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All roads suitable for motor traffic (1967)	1 368 400	Ensemble des routes aptes à la circulation automobile (1967)	Все дороги, пригодные для автомобильного движения (1967)
Surfaced roads	483 200	Routes à revêtement	Дороги с покрытием
of which: with improved surface	191 000	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Roads
Routes
Дороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road [a]	km км	Date des renseignements Type de route [a]	Дата получения сведений Категория дороги [a]
BYELORUSSIAN S.S.R. [d]		**R.S.S. de BIELORUSSIE [d]**	**БЕЛОРУССКАЯ ССР [d]**
31.XII.1968		31.XII.1968	31.XII.1968
All roads suitable for motor traffic	65 100	Ensemble des routes aptes à la circulation automobile	Все дороги, пригодные для автомобильного движения
Surfaced roads (1969)	24 836	Routes à revêtement (1969)	Дороги с покрытием (1969)
UKRAINIAN S.S.R. [d]		**R.S.S. d'UKRAINE [d]**	**УКРАИНСКАЯ ССР [d]**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All roads suitable for motor traffic	225 286	Ensemble des routes aptes à la circulation automobile	Все дороги, пригодные для автомобильного движения
Surfaced roads	85 510	Routes à revêtement	Дороги с покрытием
UNITED KINGDOM		**ROYAUME-UNI**	**СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО**
1.IV.1969		1.IV.1969	1.IV.1969
All roads	354 696	Ensemble des routes	Все дороги
Motorways	1 069	Autoroutes	Автомагистрали
Trunk roads	13 995	Routes principales	Главные дороги
Principal roads	34 173	Routes de 1ère classe	Дороги 1-й категории
Other roads	305 460	Autres routes	Другие дороги
YUGOSLAVIA		**YOUGOSLAVIE**	**ЮГОСЛАВИЯ**
1969		1969	1969
All roads	99 435	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads	90 104	Routes non urbaines	Негородские дороги
of which: with improved surface	21 744	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием
Urban roads (1966)	9 331	Routes urbaines (1966)	Городские дороги (1966)
UNITED STATES		**ÉTATS-UNIS**	**СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ**
31.XII.1968		31.XII.1968	31.XII.1968
All roads	5 928 960	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads	5 072 728	Routes non urbaines	Негородские дороги
Non-surfaced	1 271 720	Sans revêtement	Без покрытия
Surfaced	3 801 037	Avec revêtement	С покрытием
Urban (municipal) roads	856 232	Routes urbaines (municipales)	Городские дороги (муниципальные)
Non-surfaced	38 640	Sans revêtement	Без покрытия
Surfaced	817 592	Avec revêtement	С покрытием

(a) Roads with improved surface are, in general, roads with crushed stone (macadam) and hydrocarbon binder or bituminized aggregates; they also include concrete roads and roads with cobblestones.

(b) Excluding all private roads whether or not open to public traffic.

(c) Excluding 62 084 km of subsidized private roads, open to public traffic but of minor importance.

(d) Data for the Byelorussian and Ukrainian SSR are included in those for the USSR.

(a) Les routes à revêtement amélioré sont, en général, des routes empierrées (macadam) avec liant ou revêtement hydrocarboné; elles comprennent aussi les routes en béton de ciment et les routes pavées.

(b) A l'exclusion de toutes les routes privées ouvertes ou non à la circulation publique.

(c) A l'exclusion de 62 084 km de routes privées subsidiées, ouvertes à la circulation publique mais d'une importance faible.

(d) Les données pour les RSS de la Biélorussie et de l'Ukraine sont comprises dans celles de l'URSS.

(a) Дорогами с улучшенным покрытием считаются, как правило, дороги, покрытые щебнем (макадам) с углеводородистым связующим веществом или асфальтом, а также цементно-бетонные дороги и дороги, покрытые булыжником.

(b) Исключая все частные дороги, открытые или нет для общественного движения.

(c) Исключая 62 084 км субсидируемых частных дорог, открытых для общественного движения, но не имеющих большого значения.

(d) Данные по Белорусской и Украинской ССР включены в данные по СССР.

Roads
Routes
Дороги

12. Expenditure on roads
12. Dépenses de voirie routière
12. Расходы на дороги

Currency Monnaie Валюта	Code Шифр	Total — Всего			of which: dont: в том числе: Construction of entirely new roads Construction de routes entièrement nouvelles Постройка совершенно новых дорог		
		1963	1968	1969	1963	1968	1969
		AUSTRIA (a) — **AUTRICHE** (a) — **АВСТРИЯ** (a)					
10^9 S	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	...	...	...	...	...
	D	2 571	2 770	2 919	925	1 763	1 711
		BELGIUM (b) — **BELGIQUE** (b) — **БЕЛЬГИЯ** (b)					
10^6 F	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...(c)	...	...	...(c)	...	...
	D	3 337	11 149	...	1 42.	5 933	...
		CYPRUS — **CHYPRE** — **КИПР**					
10^3 £	A	1 183	1 329	1 835	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	...	...	...	...	...
	D	...	...	...	...	...	...
		CZECHOSLOVAKIA — **TCHECOSLOVAQUIE** — **ЧЕХОСЛОВАКИЯ**					
10^6 Kčs	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...(d)	...(d)
	C	...	4 433	4 866	...	2 238(d)	1 957(d)
	D	...	2 308	2 391	...	1 475(d)	1 594
		DENMARK (e) — **DANEMARK** (e) — **ДАНИЯ** (e)					
10^6 Dkr	A	737	1 778	2 103	171	582	713
	B	248	...	...	123	454	...
	C	579	...	1 783	130	...	624
	D	...	...	...	...	...	...
		FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY † — **RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE** † — **ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ** †					
10^6 DM	A	...	...	10 923	...	...	8 115
	B	...	...	4 121	...	...	2 385
	C	...	...	5 856	...	...	4 387
	D	...	...	3 825	...	...	2 677
		FINLAND — **FINLANDE** — **ФИНЛЯНДИЯ**					
10^6 Fmk	A	236	906	...	...	643	...
	B	...	...(f)r	...	...	...(f)	...
	C	...	689	666	...	495	459
	D	...	...	...	...	...	...
		GREECE — **GRÈCE** — **ГРЕЦИЯ**					
10^6 Dr	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	3 240	3 800	...	1 350	1 710
	D	...	1 000	1 330	...	900	1 260

For notes and code see end of table. Voir notes et code à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

Roads
Routes
Дороги

12. Expenditure on roads
12. Dépenses de voirie routière
12. Расходы на дороги

Currency Monnaie Валюта	Code Шифр	Total — Всего			of which: dont: в том числе: Construction of entirely new roads / Construction de routes entièrement nouvelles / Постройка совершенно новых дорог		
		1963	1968	1969	1963	1968	1969
		HUNGARY — HONGRIE — ВЕНГРИЯ					
10^6Ft	A	1 911	...	...	206	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	2 632	2 342	...	392	76
	D	...	...	...	...	...	...
		IRELAND(e) — IRLANDE(e) — ИРЛАНДИЯ(e)					
10^3£	A	13 122	16 200	...	...	-	...
	B	6 034	8 500	...	...	-	...
	C	12 413	13 900	...	...	-	...
	D	6 034	7 500	...	...	-	...
		MALTA — MALTE — МАЛЬТА					
10^3£	A	...	940	987	...	573	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	...	...	...	...	...
	D	...	...	...	...	...	...
		NORWAY — NORVÈGE — НОРВЕГИЯ					
10^6NKr	A	806	2 011[r]	2 305	443[g]	1 002[r(g)]	1 227
	B	509	1 041	1 273	282[g]	624[r(g)]	826
	C	634	...	...	367[g]	...	...
	D	509	...	...	282[g]	...	...
		POLAND — POLOGNE — ПОЛЬША					
10^6Zl	A	9 335	13 700	15 105	2 768	3 806	4 153
	B	...	...	...	...	...	...
	C	6 598	10 468	11 501	2 344	3 146	3 391
	D	...	...	...	...	...	...
		PORTUGAL — PORTUGAL — ПОРТУГАЛИЯ					
10^6Esc	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	370	438	...	129	143
	D	...	...	124	...	...	...
		SPAIN(g) — ESPAGNE(g) — ИСПАНИЯ(g)					
10^6Ptas	A	...	13 623[(h)]	12 100	...	9 525[(h)]	9 026
	B	...	...	...	...	7 887[(h)]	7 769
	C	...	...	...	...	5 748[(h)]	5 225
	D	...	...	...	...	4 110[(h)]	3 967
		SWEDEN — SUEDE — ШВЕЦИЯ					
10^6SKr	A	1 707[r]	2 508[r]	2 813	1 137	1 829[r]	2 011
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	1 084[r]	1 241	...	872[r]	1 026
	D	...	...	...	...	...	...

For notes and code see end of table. Voir notes et code à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

Roads
Routes
Дороги

12. Expenditure on roads
12. Dépenses de voirie routière
12. Расходы на дороги

Currency Monnaie Валюта	Code Шифр	Total — Всего			of which: dont: в том числе: Construction of entirely new roads Construction de routes entièrement nouvelles Постройка совершенно новых дорог		
		1963	1968	1969	1963	1968	1969
		SWITZERLAND		SUISSE		ШВЕЙЦАРИЯ	
10^6Sfrcs	A	920[r]	1 590	1 780	741[r](g)	1 278(g)	1 450(g)
	B	601[r]	1 038	1 387	517[r](g)	881(g)	1 170(g)
	C	720[r]	1 274	1 426	592[r](g)	1 033(g)	1 177(g)
	D	...	...	1 191	...	...	1 030(g)
		UNITED KINGDOM(g)(i)		ROYAUME-UNI(g)(i)		СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО(g)(i)	
10^6£	A	311.9	535.8	...	96.5	216.5	...
	B	182.4	355.7	...	92.1	204.1	...
	C	228.6	387.2	...	82.8	179.3	...
	D	150.4	265.6	...	80.8	172.5	...
		YUGOSLAVIA		YOUGOSLAVIE		ЮГОСЛАВИЯ	
10^6Din	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	2 122	...	...	...	...
	D	...	...	...	...	...	...

Explanation of code:

A = All urban and non-urban roads.

B = Main urban and non-urban roads.

C = All non-urban roads.
D = Main non-urban roads.

(a) Federal roads only.
(b) State roads only.
(c) 1962.
(d) Including fixed capital formation and reconstruction of roads.
(e) Year ended 31 March.
(f) Including expenditure on some urban roads.
(g) Including expenditure on improvement of existing roads (United Kingdom: In Scotland only).
(h) Data are not strictly comparable with those for 1969.

(i) Great Britain.

Explication du code:

A = Ensemble des routes urbaines et non urbaines.
B = Routes principales urbaines et non urbaines.
C = Ensemble des routes non urbaines.
D = Routes principales non urbaines.

(a) Routes fédérales seulement.
(b) Routes d'Etat seulement.
(c) 1962.
(d) Y compris la formation de capital fixe et la reconstruction
(e) Année se terminant le 31 mars.
(f) Y compris les dépenses pour quelques routes urbaines.
(g) Y compris les dépenses d'amélioration de routes existantes (Royaume-Uni: En Ecosse seulement).
(h) Les données ne sont pas entièrement comparables avec les chiffres de l'année 1969.
(i) Grande-Bretagne.

Объяснение шифра:

A = Все городские и негородские дороги.

B = Главные городские и негородские дороги.
C = Все негородские дороги.
D = Главные негородские дороги.

(a) Только федеральные дороги.
(b) Только государственные дороги.
(c) 1962 г.
(d) Включая прирост основных фондов и реконструкцию дорог.
(e) Год оканчивается 31 марта.
(f) Включая расходы для некоторых городских дорог.
(g) Включая расходы по улучшению существующих дорог (Соединенное Королевство: Только в Шотландии).
(h) Данные не точно сопоставимы с данными за 1969 г.

(i) Великобритания.

Roads

13. Mobile equipment at end of year (1)

Routes

13. Equipement mobile à la fin de l'année (1)

Дороги

13. Подвижной состав к концу года (1)

| | | |

TABLE 13

TABLEAU 13

ТАБЛИЦА 13

	DENMARK / DANEMARK / ДАНИЯ			FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY † / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE † / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ †			FINLAND / FINLANDE / ФИНЛЯНДИЯ			FRANCE / FRANCE / ФРАНЦИЯ		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	402 000	402 000	404 000	1528 943	1000 503	1015 022	...	285 950[r]	285 600	4700 000	5400 000	5200 000
2	104 210	57 475	49 980	1197 956	311 604	263 486	101 191	51 527	46 458	400 000	150 000	130 000
3	...	...	...	853 223	234 944	198 662	...	31 866	27 416	100 000	...	...
4	605 486	955 337	1023 790	7304 580[b]	11682 556[b]	12584 564[b]	303 051	580 747	643 057	7900 000	11500 000	12400 000
5	3 680	4 490	4 713	37 251	41 494	43 715	6 902	7 610	7 815	42 500	56 667	62 800
6	212 615	253 558	256 641	810 503[c]	927 182	966 192	85 978[a]	92 633	97 035	1858 105	2431 564	2587 993
7	...	...	...	56 344	92 155	100 252	...	...	...	35 150	59 827	68 605
8	21 497	2 644	2 993	18 149	30 417	33 259	...	5 289	5 294	43 850	73 614	84 647
9		24 911	27 817	200 960[d]	203 379[d]	206 613	...	8 582	8 435	191 595	313 948	388 276
10	1 457	1 228	1 235	7 416	7 949	8 268	...	1 772	1 771	14 600[a]	21 448[a]	25 040[a]
11	2 223	3 262	3 478	29 835	33 545	35 447	...	5 838	6 044	27 900[b]	35 219[b]	37 733[b]
12	130	183	196	1 510	1 750	1 859	...	272	285	1 461	1 713	1 869
13	33	22	22	167	176	182	...	43	44	308[a]	354[a]	413[a]
14	97	161	174	1 343	1 574	1 677	...	229	241	1 153[b]	1 359[b]	1 456[b]
15	177 725	202 736	203 168	538 901	403 535	419 221	43 830[a]	56 543	36 454[b]	1 547 825	1 644 375	1 771 270
16		11 359	12 949		211 531	220 920			23 666[c]		372 205	378 507
17	12 326	10 144	9 806	123 144	125 778	131 144	15 618[a]	7 092	6 999	90 660[c]	128 397[c]	136 412[c]
18	19 732	23 560	23 615	93 789	90 387	89 001	21 522[a]	19 523	18 531	106 760[d]	124 883[d]	127 808[d]
19	2 446	3 954	4 630	50 888	79 326	84 953	1 847[a]	8 321	9 806	46 990[e]	60 120[e]	63 772[e]
20	386	1 805	2 473	2 859	16 625	20 953		1 143	1 651	65 870[f]	101 584[f]	110 224[f]
21	(a)	416	400	5 191	6 473	6 840	...	4 936	4 842	19 035[g]	25 486[g]	27 917[g]
22		2 228	2 593	12 958	23 944	26 419	...	320	450	24 815[f]	48 128[f]	56 730[f]
23	16 273[a]	18 568	20 960	86 336[d]	81 991[d]	83 255[d]	...	4 154	5 170	135 025[h]	255 392[h]	328 013[h]
24	3 075[a]	3 276	3 473	68 374[d]	62 015[d]	61 048[d]	...	1 808	2 349	47 940[i]	46 942[i]	47 577[i]
25	2 149[a]	3 067	3 384	46 250[d]	59 373[d]	62 310[d]	...	584	824	8 630[f]	11 614[f]	12 686[f]
26	398	505	530	3 670	4 535	4 782	...	345	368	4 444	6 401	6 982
27	...	...	...	151 727	151 472	158 005	...	23 477	23 981	118 790	169 664	189 797
28	...	...	...	43 121	23 429	25 716	...	1 917	402[b]	48 985	38 735	49 110
29	...	...	...		22 571	23 422	...		1 581[c]		31 844	34 311
30	...	...	...	36 630	27 133	27 865	...	1 468	1 378	12 675[c]	19 893[c]	22 160[c]
31	...	...	...	38 734	30 298	29 402	...	12 106	10 932	18 080[d]	22 261[d]	23 542[d]
32	...	...	...	32 314	42 448	44 575	...	7 071	8 343	11 710[e]	14 928[e]	15 641[e]
33	...	...	...	928	5 593	7 025	...	915	1 342	27 340[f]	42 002[f]	45 033[f]
34	...	...	...	10 048	17 378	19 133	...	3 897	3 919	18 880	37 631	43 938
35	...	...	...	1 352	1 486	1 546	...	3 673	3 594	5 695[g]	8 416[g]	9 126[g]
36	...	...	...	8 696	15 892	17 587	...	216	325	13 185[f]	29 215[f]	34 812[f]
37	...	...	...	74 815[d]	69 058[d]	69 549[d]	...	2 449	3 146	9 570	12 591	14 898
38	...	...	...	16 049[d]	11 296[d]	11 063[d]	...	581	574	3 790[h]	5 116[h]	6 571[h]
39	...	...	...	26 693[d]	19 942[d]	19 255[d]	...	1 407	1 900	3 795[i]	4 040[i]	4 220[i]
40	...	...	...	32 073[d]	37 818[d]	39 231[d]	...	451	671	1 985[f]	3 435[f]	4 107[f]
41	...	...	...	1 521	1 786	1 886	...	199	215	883	1 610	...
42	129.3	196.2	208.5	126.8	194.2	206.8	66.7	123.9	136.7	165.2	230.4	246.4

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

TABLE 13 — TABLEAU 13 — ТАБЛИЦА 13

	GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC / RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE / ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА			GREECE / GRÈCE / ГРЕЦИЯ			HUNGARY / HONGRIE / ВЕНГРИЯ			ICELAND / ISLANDE / ИСЛАНДИЯ		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	943 579	1 359 309	1 444 262	41 719	62 554	62 708	...	...	...	...	...	...
2	1 119 990	1 312 051	1 342 010				338 307	512 843	555 881	316	290	278
3	...	...	...	...	...	...	122 894	214 570	238 295	...	...	...
4	507 170	920 201	1 039 229	67 576	169 139	169 985	71 297	163 636	192 300	22 342r	37 009r	37 304
5	10 918	13 999	14 995	7 896	9 718	9 799	...	...	...	406	559	555
6	120 890	159 614	171 675	49 221	87 134	87 910	...	...	...	6 476	6 038	5 717
7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	191 462	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	...	...	...	30 896	47 409	51 846	...	...	...	...	...	...
16	...	...	...		6 607	7 234	...	...	...	...	...	...
17	...	...	...	12 798	15 287	15 509	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	4 874	7 467	8 358	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	653	2 342	3 590	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...		801	1 373	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
26	...	...	...	...	...	203	...	...	...	...	...	...
27	...	...	...	13 848	17 503	18 110	...	...	...	...	...	...
28	...	...	...	3 595	...	2 034	...	...	...	...	...	...
29	...	...	...		...	1 564	...	...	...	...	...	...
30	...	...	...	6 519	...	5 926	...	...	...	...	...	...
31	...	...	...	3 344	...	4 818	...	...	...	...	...	...
32	...	...	...	390	...	2 740	...	...	...	...	...	...
33	...	...	...		...	1 028	...	...	...	...	...	...
34	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
35	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
36	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
37	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
38	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
39	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
41	...	...	...	...	...	91	...	...	...	...	...	...
42	29.6r	53.9r	60.8	8.0	19.2	19.2	7.1	16.0	18.7	120.8r	184.1r	183.8

For notes see end of table. — Voir notes à la fin du tableau. — См. примечания в конце таблицы.

TABLE 13 — TABLEAU 13 — ТАБЛИЦА 13

	IRELAND [a] / IRLANDE [a] / ИРЛАНДИЯ [a]			ITALY / ITALIE / ИТАЛИЯ			LUXEMBOURG / LUXEMBOURG / ЛЮКСЕМБУРГ			MALTA / MALTE / МАЛЬТА		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	49 529	44 069	41 474	1 337 283	1 905 655	2 040 000	...	...	...	...	...	...
2				2 700 820	1 364 590	1 285 000	9 226	4 939	...	3 871	3 641	...
3	...	5 196 [b]	...	998 578	...	590 000	...	...	...	...	...	...
4	232 774	340 913	358 001	3 912 597	8 178 505	9 020 000	49 689 [a]	77 995	...	19 472	29 757	...
5	1 514	1 918	1 946	30 894 [r]	35 420	37 504	405	550	...	616	609	...
6	45 433	45 629	45 838	820 894	...	760 000	9 399	11 158	...	5 833	8 673	...
7	675	783	...	5 309	...	11 500	338	...	...	...	37	...
8	...	...	...	5 892	...	9 900	...	...	...	...	53	...
9	...	...	...	44 653	...	80 100	...	...	...	...	...	...
10	...	88	81	...	...	...	...	...	...	...	78	...
11	...	1 830	1 865	...	...	...	...	...	...	...	531	...
12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	21.5	...
13	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	...	...	...	644 428	...	...	...	...	...	...	3 329	...
16	...	...	...		...	...	...	...	...	...	2 195	...
17	...	...	...	74 394	...	...	...	...	...	...	1 336	...
18	...	...	...	28 825	...	...	...	...	...	...	989	...
19	...	...	...	67 577	...	...	...	...	...	...	230	...
20	...	...	...	5 670	...	...	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	2 646	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	3 246	...	...	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	3 268	...	...	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	14 708	...	...	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	26 677	...	...	...	...	...	...	...	...
26	...	...	...	1 980	...	...	...	...	...	...	...	...
27	...	...	...	166 650	...	...	...	...	...	...	...	...
28	...	...	...	67 988	...	...	...	...	...	...	...	...
29	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...	...
30	...	...	...	36 831	...	...	...	...	...	...	...	...
31	...	...	...	17 327	...	...	...	...	...	...	...	...
32	...	...	...	41 085	...	...	...	...	...	...	...	...
33	...	...	...	3 419	...	...	...	...	...	...	...	...
34	...	...	...	2 016	...	...	...	...	...	...	...	...
35	...	...	...	592	...	...	...	...	...	...	...	...
36	...	...	...	1 424	...	...	...	...	...	...	...	...
37	...	...	...	33 447	...	...	...	...	...	...	...	...
38	...	...	...	1 184	...	...	...	...	...	...	...	...
39	...	...	...	11 117	...	...	...	...	...	...	...	...
40	...	...	...	21 146	...	...	...	...	...	...	...	...
41	...	...	...	1 131	...	...	...	...	...	...	...	...
42	81.7	117.2	122.6	77.3	155.0	169.0	153.4	232.1	...	59.4	93.3	...

For notes see end of table. — Voir notes à la fin du tableau. — См. примечания в конце таблицы.

TABLE 13 — TABLEAU 13 — ТАБЛИЦА 13

	NETHERLANDS[a] НИДЕРЛАНДЫ[a] PAYS-BAS[a]			NORWAY НОРВЕГИЯ NORVÈGE			POLAND ПОЛЬША POLOGNE			PORTUGAL ПОРТУГАЛИЯ PORTUGAL		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	...	1 900 000	1 925 000	119 469	127 830	128 978	...	...	...	...	...	...
2	155 717	90 000	85 000	72 288	46 244	43 748	1 181 352	1 686 853	1 736 595	37 523	51 479	...
3	133 858	...	...	44 765	18 871	16 290	...	656 535	662 192	...	...	...
4	865 516	2 000 000	2 283 000	364 366	619 039	699 683	188 192	374 560	423 011	...	399 288[a]	...
5	9 360	10 000	10 500	5 930	7 100	7 304	17 367	29 035	31 490	...	4 855[a]	...
6	180 709	275 000	292 000	119 107	132 047	137 723	179 313	229 295	248 283	...	117 022[a][b]	...
7	7 020	10 500	12 000	482	986	1 195		...	67 525	...	6 395[a]	...
8	10 842	18 705	20 000	617	1 223	1 430	129 894	9 253	11 004	9 151[a]	21 859[a]	...
9	14 001	20 957	22 000	10 536	34 699	43 320		244 050	273 868			...
10	1 567	...	...	...	1 319[a]	1 326[a]	...	6 274	5 647	...	...	...
11	7 793	...	...	...	5 781[b]	5 978[b]	...	22 761	25 843	...	...	...
12	...	...	...	...	257	263	...	1 116	1 148	...	...	...
13	...	...	...	...	24[a]	25[a]	...	89	69	...	...	...
14	...	...	...	...	233[b]	238[b]	...	1 027	1 079	...	...	...
15	129 964	...	185 000	79 656[c]	83 794	87 241	...	88 150	96 209	...	...	...
16		...	...		10 588	11 094	...	16 382	16 394	...	...	...
17	13 060	...	...	32 396[d]	22 022	19 908	...	102 357	103 303	...	...	...
18	25 917	...	...		13 357	15 629	...	18 261	16 992	...	...	...
19	9 560	...	...	6 325	1 538	2 574	...	11 788	13 905	...	...	...
20	2 208	...	...		748	1 277	...	1 264	1 480	...	...	...
21	2 957	3 593	...	...	1 223	1 430	...	7 973	9 404	...	...	...
22	7 885	15 112	...	...	-	-	...	1 280	1 600	...	...	...
23	3 978	5 595	...	...	30 661	38 295	...	220 131	247 857	...	...	...
24	6 651	8 348	...	...	2 120	2 643	...	17 120	17 254	...	...	...
25	3 372	7 014	...	...	1 918	2 382	...	6 799	8 757	...	...	...
26	666	1 125	1 200	...	354	396	...	1 593	1 792	...	...	...
27	...	...	45 243	...	...	14 020	...	89 408	85 284	...	...	...
28	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
31	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
32	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
33	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
34	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
35	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
36	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
37	...	...	...	...	...	...	...	18 202	16 716	...	...	...
38	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
39	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
41	...	456	483	...	...	...	...	...	...	...	...	...
42	72.3	157.0	177.3	99.4	162.1	181.7	6.1	11.6	13.0	...	42.0	...

For notes see end of table. — Voir notes à la fin du tableau. — См. примечания в конце таблицы.

TABLE 13 — TABLEAU 13 — ТАБЛИЦА 13

	SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ			SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ			SWITZERLAND (a) / SUISSE (a) / ШВЕЙЦАРИЯ (a)			TURKEY / TURQUIE / ТУРЦИЯ		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	...	...	...	...	...	...	297 000	506 379	477 123	15 055	47 653*	47 062
2	916 821	1 279 902	1 281 863	107 343	44 267	42 948	115 105	78 213	147 230			
3	...	...	...	...	...	...	42 193	29 264	27 762	...	...	...
4	529 700	1 633 973	1 998 838	1 556 829	2 072 214	2 194 537	700 238	1 060 769	1 146 033	72 034	...	125 375
5	16 322	27 195	28 965	8 879	11 666	12 676	3 561	4 628	4 921	19 269	...	13 948
6	244 599	592 351	654 088	130 079 (a)(b)	134 725r	138 383	122 929 (b)	218 650 (b)	242 354 (b)	80 695	105 900	116 057
7	1 731	4 766	5 430	... (b)	4 037	4 219	1 468	2 234	2 504	...	...	...
8		3 207	4 124	3 005	5 632	5 930	444	1 100	1 370	31 421	51 800*	...
9	10 342	11 321	11 691	...	59 669	68 678	32 367	44 400	46 600			...
10	...	...	...	...	4 056 (c)	5 470 (c)	...	3 241	3 389	...	...	...
11	...	...	...	...	7 610 (d)	7 206 (d)	...	1 387	1 532	...	...	...
12	...	...	...	...	...	...	...	119.2	128.0	...	...	...
13	...	...	...	...	...	...	...	59.4	61.5	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...	...	59.8	66.5	...	...	...
15	146 468	285 944	315 051	71 047 (a)(b)	73 904 (a)(b)	76 837	49 697	53 356	57 776	...	...	35 773
16		127 964	147 837					13 204	14 058	...	...	6 727
17	35 030	51 971	53 919	16 782 (a)(b)	13 764 (a)(b)	13 734	11 601	9 010	8 798	...	...	24 603
18	34 181	52 790	53 506	27 385 (a)(b)	20 830 (a)(b)	19 382	5 263 (c)	8 919	9 227	...	...	32 159
19	20 886	39 637	41 974	11 014 (a)(b)	16 058 (a)(b)	14 290	8 568 (d)	14 382	15 572	...	...	5 218
20	8 034	34 045	41 801	4 711 (a)(b)	14 206 (a)(b)	14 140		73	67	...	...	15 777
21	246	580	609	...	357	357	(e)	...	...	...	...	...
22	532	2 627	3 515	...	5 275	5 556		...	...	...	...	...
23	4 695	5 655	5 929	...	43 548	50 887	26 602 (e)	...	...	...	...	...
24	4 375	4 452	4 491	...	4 512	5 177	6 209 (e)	...	...	...	...	...
25	794	1 214	1 271	...	11 609	12 476		...	...	...	...	...
26	...	...	...	...	865	920	...	419	446	...	...	...
27	...	...	...	...	35 051 (a)(b)	34 310	...	...	...	...	...	...
28	...	...	...	...	3 134 (a)(b)	3 154	...	...	...	...	...	...
29	...	...	...	...			...	...	...	...	...	...
30	...	...	...	...	2 885 (a)(b)	2 917	...	...	...	...	...	...
31	...	...	...	...	10 130 (a)(b)	9 539	...	...	...	...	...	...
32	...	...	...	...	9 053 (a)(b)	8 561	...	...	...	...	...	...
33	...	...	...	...	9 849 (a)(b)	10 139	...	...	...	...	...	...
34	...	...	...	...	2 897	3 148	...	...	...	...	...	...
35	...	...	...	...	225	196	...	...	...	...	...	...
36	...	...	...	...	2 672	2 952	...	...	...	...	...	...
37	...	...	...	...	12 324	13 131	...	...	...	...	...	...
38	...	...	...	...	728	751	...	...	...	...	...	...
39	...	...	...	...	2 885	2 971	...	...	...	...	...	...
40	...	...	...	...	8 711	9 409	...	...	...	...	...	...
41	...	...	...	...	456	493	...	...	...	...	...	...
42	17.0	50.4	60.7	204.7	261.7r	275.1	121.4	172.6	184.0	2.4	3.8	3.6

TABLE 13 TABLEAU 13 ТАБЛИЦА 13

	UNITED KINGDOM (a) ROYAUME-UNI (a) СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО (a)			UNITED KINGDOM (f) ROYAUME-UNI (f) СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО (f)			YUGOSLAVIA ЮГОСЛАВИЯ YOUGOSLAVIE			UNITED STATES СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ ÉTATS-UNIS		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	434 700	469 210	454 710	21 312	18 550	16 371	...	...	239 998	786 318	2 100 547	...
2	1 406 000	855 650(b)	768 430(b)				97 977	107 024	111 881			...
3	742 372	...	...	...	...	...	79 791	...	...	...	...	...
4	7 389 400	10 880 170(b)	11 298 580(b)	172 134	262 524	277 127	112 534	439 892	562 509	69 026 700	83 692 700	...
5	81 000r	81 110	80 730	1 689	1 598	1 637	6 634	12 339	13 263	297 864	351 799	...
6	1 585 700	1 633 810	1 633 210	42 772	41 934	41 167	...	90 555	95 318	12 684 359	16 994 615	...
7		6 370	5 580	206	248	295	...	23 868	26 344	680 498	...	...
8	...	...	...	...	...	...	...	33 105	36 023	1 066 033	...	...
9	...	...	...	...	...	...	...			187 183	...	...
10	8 000	6 790	7 200(c)	...	...	...	3 608	5 565	5 982	...	...	...
11	73 100	72 850	71 900(c)	...	...	...	3 026	6 774	7 281	...	...	...
12	...	...	3 778	...	...	...	242	383	411	...	...	...
13	...	...	101	...	...	...	92	109	117	...	...	...
14	...	...	3 677	...	...	...	149	274	294	...	...	...
15	1 153 900	973 621(c)	994 000(c)(d)	...	...	...	...	22 337	23 544	...	...	...
16		69 942(c)	64 000(c)(d)	...	...	...	...	23 665	24 878	...	...	...
17	160 600	92 347(c)	78 000(c)(d)	...	...	...	...	19 288	20 303	...	...	...
18	120 400	171 268(c)	153 000(c)(d)	...	...	...	...	9 056	9 532	...	...	...
19	99 500	105 450(c)	104 000(c)(d)	...	...	...	...	11 953	12 582	...	...	...
20	51 300	152 014(c)	171 000(c)(d)	...	...	...	...	4 256	4 479	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
26	...	...	5 484	...	...	...	...	720	763	...	...	...
27	198 000	...	211 000(d)	...	...	...	...	10 619	11 632	...	...	...
28	4 200	...	6 000(d)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29		...		...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	40 000	...	16 000(d)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
31	45 000	...	49 000(d)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
32	46 000	...	44 000(d)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
33	25 000	...	96 000(d)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
34	...	...	...	...	...	...	...	(a)	(a)	...	...	...
35	...	...	...	...	...	...	...			...	...	...
36	...	...	...	...	...	...	...			...	...	..
37	...	...	...	...	...	...	...	4 803(a)	5 101(a)	...	...	
38	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
39	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
41	...	...	2 217(e)	...	...	...	72	154	174	...	...	...
42	141.5	206.4	209.1	119.0	174.8	183.3	5.9	21.8	27.6	364.4	411.8	...

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

NOTES TO TABLE 13

AUSTRIA

(a) Semi-trailers and trailers are included under a single item.

BELGIUM

(a) Items 4-7: Position at 1 August.
(b) Including certain special vehicles not used for road transport. This total does not correspond to the figures in items 15-40, the classification being different.

CYPRUS

(a) Excluding vehicles whose licence was not renewed.

DENMARK

(a) Semi-trailers and trailers are included under a single item.

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

(a) Position at 1 July.
(b) Including vehicles used for both goods and passengers: 1968: 842 873; 1969: 916 103.
(c) Including dust carts and some other special vehicles.
(d) Excluding two-wheeled trailers.

FINLAND

(a) Including special vehicles.
(b) Up to 1 000 kg.
(c) 1 001 - 3 000 kg.

FRANCE

(a) Up to 29 seats.
(b) Over 29 seats.
(c) 3 000 - 4 599 kg.
(d) 4 600 - 6 599 kg.
(e) 6 600 - 8 999 kg.
(f) 9 000 kg. and over.
(g) Up to 8 999 kg.
(h) Up to 4 599 kg.
(i) 4 600 - 8 999 kg.

IRELAND

(a) Position at 10 August.
(b) Engine exceeding 150 cm^3.

LUXEMBOURG

(a) Excluding taxis.

NETHERLANDS

(a) Position at 1 August.

NORWAY

(a) Up to 29 seats.
(b) Over 29 seats.
(c) Up to 2 tons.
(d) 2.1 - 5.0 tons.

PORTUGAL

(a) Continent only.
(b) Including vehicles used for both goods and passengers: 1968: 50 425.

SWEDEN

(a) Including special vehicles.
(b) Tractors of semi-trailers are included in the appropriate capacity groups (items 15-20 and 27-33).
(c) Up to 30 seats.
(d) Over 30 seats.

SWITZERLAND

(a) Position at 30 September.
(b) Including vehicles used for both goods and passengers: 1963: 47 800; 1968: 119 706; 1969: 136 856. Such vehicles are not included under items 15-20.
(c) 5 001 - 6 499 kg.
(d) 6 500 kg and over.
(e) Semi-trailers and trailers are included under a single item.

UNITED KINGDOM

(a) Great Britain. Third quarter.
(b) Three-wheeled vehicles of less than 400 kg unladen weight, previously classified under private cars, are now shown under motor-cycles.
(c) Excluding vehicles exempt from licensing duty.
(d) In order to estimate the distribution of vehicles by load capacity, vehicle census figures by unladen weight were related to a sample of gross weights and payload, given by vehicle manufacturers.
(e) Goods road motor vehicles only.
(f) Northern Ireland. Third quarter. These figures exclude exempt vehicles, numbering 4 952 in 1969.

YUGOSLAVIA

(a) Semi-trailers and trailers are included under a single item.

NOTES DU TABLEAU 13

AUTRICHE

(a) Les semi-remorques et remorques sont groupés sous une seule rubrique.

BELGIQUE

(a) Rubriques 4-7: Situation au 1er août.
(b) Y compris certains véhicules spéciaux qui ne sont pas utilisés pour le transport routier. Ce total ne correspond pas aux chiffres des rubriques 15-40, la classification étant différente.

CHYPRE

(a) Non compris les véhicules dont le permis de circulation n'a pas été renouvelé.

DANEMARK

(a) Les semi-remorques et remorques sont groupés sous une seule rubrique.

FINLANDE

(a) Y compris des véhicules spéciaux.
(b) Jusqu'à 1 000 kg.
(c) 1 001 - 3 000 kg.

FRANCE

(a) Jusqu'à 29 places assises.
(b) Plus de 29 places assises.
(c) 3 000 - 4 599 kg.
(d) 4 600 - 6 599 kg.
(e) 6 600 - 8 999 kg.
(f) 9 000 kg et plus.
(g) Jusqu'à 8 999 kg.
(h) Jusqu'à 4 599 kg.
(i) 4 600 - 8 999 kg.

IRLANDE

(a) Situation au 10 août.
(b) Cylindrée supérieure à 150 cm^3.

LUXEMBOURG

(a) Non compris les taxis.

NORVÈGE

(a) Jusqu'à 29 places assises.
(b) Plus de 29 places assises.
(c) Jusqu'à 2 tonnes.
(d) 2,1 - 5,0 tonnes.

PAYS-BAS

(a) Situation au 1er août.

PORTUGAL

(a) Continent seulement.
(b) Y compris les véhicules utilisés pour les marchandises et pour les passagers: 1968: 50 425.

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

(a) Situation au 1er juillet.
(b) Y compris les véhicules utilisés pour les marchandises et pour les passagers: 1968: 842 873; 1969: 916 103.
(c) Y compris les bennes à ordure et quelques autres catégories de véhicules spéciaux.
(d) Non compris les remorques à deux roues.

ROYAUME-UNI

(a) Grande-Bretagne, 3ème trimestre.
(b) Les véhicules à trois roues d'un poids à vide inférieur à 400 kg qui ont été classés auparavant sous voitures privées, paraissent maintenant sous motocycles.
(c) Non compris les véhicules n'ayant pas besoin d'un permis de circulation.
(d) La répartition des véhicules selon la charge utile résulte d'un rapprochement des chiffres du recensement des véhicules portant sur les poids à vide et un échantillon des chiffres détaillés, fournis par des industriels fabricants et portant sur les poids bruts et les charges.
(e) Véhicules routiers automobiles seulement.
(f) Irlande du Nord. 3éme trimestre. Ces chiffres ne comprennent pas les véhicules n'ayant pas besoin d'un permis de circulation dont le nombre était de 4 952 en 1969.

SUÈDE

(a) Y compris les véhicules spéciaux.
(b) L'effectif des tracteurs de semi-remorques sont compris dans les diverses catégories de charge utile (rubriques 15 - 20 et 27 - 33).
(c) Jusqu'à 30 places assises.
(d) Plus de 30 places assises.

SUISSE

(a) Situation au 30 septembre.
(b) Y compris les véhicules utilisés pour les marchandises et pour les passagers: 1963: 47 800; 1968: 119 706; 1969: 136 856. Ces véhicules ne sont pas compris sous les rubriques 15 - 20.
(c) 5 001 - 6 499 kg.
(d) 6 500 kg et plus.
(e) Les semi-remorques et remorques sont groupés sous une seule rubrique.

YOUGOSLAVIE

(a) Les semi-remorques et remorques sont groupés sous une seule rubrique.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 13

АВСТРИЯ

(a) Полуприцепы и прицепы включаются в одну статью.

БЕЛЬГИЯ

(a) Статьи 4-7: по состоянию на 1 августа.

(b) Включая определенные виды специальных транспортных средств, не применяемых в качестве дорожного транспорта. Этот итог не соответствует цифрам статей 15-40, так как классификация различна.

ДАНИЯ

(a) Полуприцепы и прицепы включаются в одну статью.

ИРЛАНДИЯ

(a) По состоянию на 10 августа.

(b) Рабочий объем двигателя превышает 150 $см^3$.

КИПР

(a) Исключая транспортные средства, удостоверения на право управления которыми не были возобновлены.

ЛЮКСЕМБУРГ

(a) Исключая такси.

НИДЕРЛАНДЫ

(a) По состоянию на 1 августа.

НОРВЕГИЯ

(a) С числом сидячих мест до 29.

(b) С числом сидячих мест свыше 29.

(c) До 2 тонн.

(d) 2,1-5,0 тонн.

ПОРТУГАЛИЯ

(a) Только континент.

(b) Включая транспортные средства, используемые для перевозок грузов и пассажиров: 1968: 50 425.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

(a) Великобритания. Третий квартал.

(b) Трехколесные транспортные средства, вес которых порожняком не превышает 400 кг, и классифицированные до этого как легковые автомобили, теперь показываются как мотоциклы.

(c) Исключаются транспортные средства, освобожденные от лицензионных сборов.

(d) Для того чтобы определить распределение транспортных средств по грузоподъемности, данные переписи транспортных средств по весу порожняком были отнесены к показателям веса брутто и полезной грузоподъемности, данными производителями транспортных средств.

(e) Только дорожно-автотранспортные средства.

(f) Северная Ирландия. Третий квартал.

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ

(a) По состоянию на 1 июля.

(b) Включая транспортные средства, используемые для перевозки грузов и пассажиров; в 1968 году они составили 842 873 и в 1969 году - 916 103.

(c) Включая машины для мусора и некоторые специальные транспортные средства.

(d) Исключая двухколесные прицепы.

ФИНЛЯНДИЯ

(a) Включая специальные транспортные средства.

(b) До 1 000 кг.

(c) 1 001-3 000 кг.

ФРАНЦИЯ

(a) С числом сидячих мест до 29.

(b) С числом сидячих мест свыше 29.

(c) 3 000-4 599 кг.

(d) 4 600-6 599 кг.

(e) 6 600-8 999 кг.

(f) 9 000 кг и более.

(g) До 8 999 кг.

(h) До 4 599 кг.

(i) 4 600-8 999 кг.

ШВЕЙЦАРИЯ

(a) По состоянию на 30 сентября.

(b) Включая транспортные средства, используемые для перевозки грузов и пассажиров; 1963: 47 800; 1968: 119 706; 1969: 136 856. Эти транспортные средства не включны в статьи 15-20.

(c) 5 001-6 499 кг.

(d) 6 500 кг и более.

(e) Полуприцепы и прицепы включаются в одну статью.

ШВЕЦИЯ

(a) Включая специальные транспортные средства.

(b) Общее число тягачей полуприцепов включены в различные категории грузоподъемности (статьи 15-20 и 27-33).

(c) С числом сидячих мест до 30.

(d) С числом сидячих мест свыше 30.

ЮГОСЛАВИЯ

(a) Полуприцепы и прицепы включаются в одну статью.

Roads — Routes — Дороги

13. Mobile equipment at end of year [1] — 13. Equipement mobile à la fin de l'année [1] — 13. Подвижной состав к концу год

1	Road vehicles — Total				Cycles with auxiliary engine	Number	Véhicules routiers Ensemble		Cycles à moteur auxiliaire	Nombre	Дорожные транспортные средства Всего		Велосипеды с подвесным двигателем
2					Motor-cycles				Motocycles				Мотоциклы
3					of which: with an engine exceeding 125 cm^3				dont: motocycles dont le moteur dépasse 125 cm^3				в том числе: с рабочим объемом двигателя более 125 $см^3$
4					Private cars, including taxis				Voitures privées,y compris les taxis				Легковые автомобили, включая такси
5					Motor coaches and buses				Autocars et autobus				Автобусы городские и дальнего следования
6					Goods road motor vehicles				Véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises				Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок
7					Tractors				Tracteurs				Тягачи
8					Semi-trailers				Semi-remorques				Полуприцепы
9					Trailers				Remorques				Прицепы
10	Motor coaches and buses by capacity				Up to 32 seats	1 000 seats	Autocars et autobus selon la capacité		Jusqu'à 32 places assises	1000 pl. assises	Автобусы городские и дальнего следования по подъемности		С числом сидячих мест до 32
11					Over 32 seats				Plus de 32 places assises				С числом сидячих мест свыше 32
12					Seating capacity — Total				Places assises — Total				Число сидячих мест — Всего
13		of which: in motor coaches and buses of			Up to 32 seats			dont: dans les autocars et autobus	Jusqu'à 32 places			в том числе: в автобусах с числом сидячих мест	До 32
14					Over 32 seats				Plus de 32 places				Свыше 32
15	Goods road vehicles by load capacity	Goods road motor vehicles			Up to 1 499 kg	Number	Ensemble des véhicules routiers pour le transport de marchandises selon la charge utile	Véhicules routiers automobiles p. le transport de marchandises	Jusqu'à 1 499 kg	Nombre	Все дорожные транспортные средства для грузовых перевозок по грузоподъемности	Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок	До 1 499 кг
16					1 500–2 999 kg				1 500–2 999 kg				1 500–2 999 кг
17					3 000–4 999 kg				3 000–4 999 kg				3 000–4 999 кг
18					5 000–6 999 kg				5 000–6 999 kg				5 000–6 999 кг
19					7 000–9 999 kg				7 000–9 999 kg				7 000–9 999 кг
20					10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10 000 кг и более
21		Semi-trailers			Up to 9 999 kg			Semi-remorques	Jusqu'à 9 999 kg			Полуприцепы	До 9 999 кг
22					10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10 000 кг и более
23		Trailers			Up to 4 999 kg			Remorques	Jusqu'à 4 999 kg			Прицепы	До 4 999 кг
24					5 000–9 999 kg				5 000–9 999 kg				5 000–9 999 кг
25					10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10 000 кг и более
26	Total goods road vehicles by load capacity				Total carrying capacity of goods road motor vehicles, semi-trailers and trailers — 1 000 t				Charge utile totale des véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, semi-remorques et remorques — 1 000 t				Общая грузоподъемность дорожных автотранспортных средств для грузовых перевозок, полуприцепов и прицепов — 1000 т
27	Goods road vehicles operated for hire or reward by load capacity	Goods road motor vehicles			Total	Number	Véhicules routiers pour le transport de marchandises effectuant des transports pour le compte d'autrui selon la charge utile	Véhicules routiers automobiles p. le transport de marchandises	Total	Nombre	Дорожные транспортные средства для грузовых перевозок, производящие перевозки за счет третьих лиц, по грузоподъемности	Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок	Всего
28					Up to 1 499 kg				Jusqu'à 1 499 kg				До 1 499 кг
29					1 500–2 999 kg				1 500–2 999 kg				1 500–2 999 кг
30					3 000–4 999 kg				3 000–4 999 kg				3 000–4 999 кг
31					5 000–6 999 kg				5 000–6 999 kg				5 000–6 999 кг
32					7 000–9 999 kg				7 000–9 999 kg				7 000–9 999 кг
33					10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10 000 кг и более
34		Semi-trailers			Total			Semi-remorques	Total			Полуприцепы	Всего
35					Up to 9 999 kg				Jusqu'à 9 999 kg				До 9 999 кг
36					10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10 000 кг и более
37		Trailers			Total			Remorques	Total			Прицепы	Всего
38					Up to 4 999 kg				Jusqu'à 4 999 kg				До 4 999 кг
39					5 000–9 999 kg				5 000–9 999 kg				5 000–9 999 кг
40					10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10 000 кг и более
41	Goods road vehicles operated for hire or reward by load capacity				Carrying capacity of goods road motor vehicles, semi-trailers and trailers, operated for hire or reward — 1 000 t		Véhicules routiers pour le transport de marchandises effectuant des transports pour le compte d'autrui selon la charge utile		Charge utile des véhicules automobiles pr le transport de marchandises, semi-remorques et remorq., effectuant des transp. pr le compte d'autrui — 1 000 t		Дорожные транспортные средства для грузовых перевозок, производящие перевозки за счет третьих лиц, по грузоподъемности		Общая грузоподъемность дорожных автотранспортных средств для грузовых перевозок, полуприцепов и прицепов, производящих перевозки за счет третьих лиц — 1000 т
42	Number of private cars, including taxis per 1 000 inhabitants						Nombre de voitures privées, y compris les taxis, par 1 000 habitants				Число легковых автомобилей, включая такси, на 1000 чел. населения		

(1) In general, totals include vehicles of unstated capacity. Where carrying capacity groups differ by 1 kg only from those indicated, this is not stated separately.

(1) En général, les totaux comprennent les véhicules dont la charge utile n'est pas indiquée. Lorsque les limites des catégories de charge utile diffèrent de seulement 1 kg des marges adoptées, on ne l'a pas signalé.

(1) В основном, итоги включают транспортные средства грузоподъемность которых не указана. Когда группы грузоподъемности отличаются только на 1 кг от указанных, это не показывается отдельно.

Roads

14. New vehicles registered during year [1]

Routes

14. Nouveaux véhicules immatriculés pendant l'année [1]

Дороги

14. Новые транспортные средства, зарегистрированные в течение года [1]

1	Motor-cycles					Number	Motocycles					Nombre	Мотоциклы					Число
2	Private cars, including taxis						Voitures privées, y compris les taxis						Легковые автомобили, включая такси					
3	Motor coaches and buses by capacity	Total					Autocars et autobus selon la capacité	Total					Автобусы городские и дального следования по подъемности	Всего				
4		Up to 32 seats						Jusqu'à 32 places assises						С числом сидячих мест до 32				
5		Over 32 seats						Plus de 32 places assises						С числом сидячих мест свыше 32				
		Seating cpcty. Total				1 000 seats		Places assises — Total				1 000 pl. assises		Число сидячих мест — Всего				1 000 сидячих мест
7		of which: in mt. coaches and buses	Up to 32 sts.					dont: dans les autocars et autobus	Jusqu'à 32 pl.					в том числе: в автобусах с числом сидячих мест	До 32			
8			Over 32 seats						Plus de 32 pl.						Свыше 32			
9	Goods road motor vehicles by load capacity	Total					Véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises selon la charge utile	Total					Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок по грузоподъемности	Всего				
10		Up to 1 499 kg						Jusqu'à 1 499 kg						До 1499 кг				
11		1 500–2 999 kg						1 500–2 999 kg						1500–2999 кг				
12		3 000–4 999 kg						3 000–4 999 kg						3000–4999 кг				
13		5 000–6 999 kg						5 000–6 999 kg						5000–6999 кг				
14		7 000–9 999 kg						7 000–9 999 kg						7000–9999 кг				
15		10 000 kg and over						10 000 kg et plus						10000 кг и более				
16	Semi-trailers by load capacity	Total					Semi-remorques selon la charge utile	Total					Полуприцепы по грузоподъемности	Всего				
17		Up to 9 999 kg						Jusqu'à 9 999 kg						До 9999 кг				
18		10 000 kg and over						10 000 kg et plus						10000 кг и более				
19	Trailers by load capacity	Total					Remorques selon la charge utile	Total					Прицепы по грузоподъемности	Всего				
20		Up to 4 999 kg						Jusqu'à 4 999 kg						До 4999 кг				
21		5 000–9 999 kg						5 000–9 999 kg						5000–9999 кг				
22		10 000 kg and over						10 000 kg et plus						10000 кг и более				
23	Total carrying capacity of goods road motor vehicles, semi-trailers and trailers — 1 000 t						Charge utile totale des véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, semi-remorques et remorques — 1 000 t						Общая грузоподъемность дорожных автотранспортных средств для грузовых перевозок, полуприцепов и прицепов — 1000 т					

(1) Totals may include vehicles of unstated capacity. Where carrying capacity groups differ by 1 kg only from those indicated, this is not stated separately.

(1) Les totaux peuvent comprendre les véhicules dont la charge utile n'est pas indiquée. Lorsque les limites des catégories de charge utile diffèrent de seulement 1 kg des marges adoptées, on ne l'a pas signalé.

(1) Итоги могут включать транспортные средства грузоподъемность которых не указана. Когда группы грузоподъемности отличаются только на 1 кг от указанных, это не показывается отдельно.

TABLE 14 — TABLEAU 14 — ТАБЛИЦА 14

	AUSTRIA / AUTRICHE / АВСТРИЯ			BELGIUM / BELGIQUE / БЕЛЬГИЯ			CZECHOSLOVAKIA / TCHECOSLOVAQUIE / ЧЕХОСЛОВАКИЯ			DENMARK / DANEMARK / ДАНИЯ		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	3 134	1 185	1 019	...	...	...	...	...	2 383	4 170	1 898	1 943
2	139 545	130 635	100 652	...	...	311 097	...	71 997	95 227	74 218	89 693	116 814
3	360	321	413	...	...	1 402	...	1 087	1 585	348	480	428
4	57	51	81	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	303	270	332	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	12.1	10.0	14.0	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	1.5	1.0	2.0	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	10.6	9.0	12.0	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	9 429	10 184	10 925	...	...	24 884	...	6 887	11 999	26 119	30 148	35 369
10	6 811	6 342	6 958	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11		1 003	1 132	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	746	732	638	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	959	590	549	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	1 698	1 364	1 442	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	15	153	206	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16	(a)	(a)	(a)	...	...	...	...	...	...	...	(a)	(a)
17				...	...	...	...	...	...	...		
18				...	...	...	...	...	...	...		
19	4 188(a)	3 486(a)	4 666(a)	...	...	...	...	...	...	...	3 633(a)	4 454(a)
20	2 451(a)	1 843(a)	1 693(a)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21	751(a)	970(a)	1 232(a)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	507(a)	673(a)	557(a)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23	46.4	47.0	48.0	...	...	...	...	...	...	...	...	...

	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE † / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ			FINLAND / FINLANDE / ФИНЛЯНДИЯ			FRANCE / FRANCE / ФРАНЦИЯ			GREECE / GRÈCE / ГРЕЦИЯ		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	13 613	5 047	5 447	9 097	2 701	3 241	17 241	16 000	...	...	4 641(b)	...
2	1 248 190(a)	1 425 084(a)	1 841 048(a)	52 225	48 444	84 542	1 052 214	1 239 500	1 375 278	...	26 109	...
3	4 003	4 391	5 210	681	706	629	2 872	4 894	5 617	...	468	...
4	653	922	1 017	...	52	84	1 000(d)	2 604(d)	3 088(d)	...	...	...
5	3 350	3 469	4 193	...	654	545	1 900(e)	2 290(e)	2 529(e)	...	...	...
6	174	189	225	...	29	26	100	...	148	...	...	...
7	15	19	20	...	1	2	22(d)	...	51(d)	...	...	...
8	159	170	205	...	28	24	79(e)	...	97(e)	...	...	...
9	113 533	108 414	129 205	9 999	9 700	15 788	131 820	153 548	207 877	...	8 449	...
10	75 272	52 750	62 058	...	6 107	9 641(f)	109 700	109 655	149 236	...	...	...
11		24 184	28 977	...		1 746(g)		15 990	20 868	...	...	...
12	10 813	13 040	15 214	...	531	780	2 822(h)	8 461(h)	10 224(h)	...	...	...
13	13 631	5 116	5 434	...	1 288	1 460	6 764(i)	5 889(i)	7 279(i)	...	...	...
14	12 537	9 270	11 278	...	1 048	1 314	3 192(j)	3 880(j)	5 044(j)	...	...	...
15	1 280	4 054	6 244	...	314	424	9 342(k)	9 673(k)	12 218(k)	...	...	...
16	3 588	3 151	4 490	...		...	4 128	8 598	10 869	...	...	...
17	735	489	625	...	(a)	...	819(l)	781(l)	1 168(l)	...	...	...
18	2 853	2 662	3 865	...		...	3 309(k)	7 817(k)	9 701(k)	...	...	...
19	19 106	11 087	13 822	...	2 528(a)	...	17 797	31 841	44 194	...	...	...
20	6 576	4 640	5 481	...	1 144(a)	...	16 768(m)	30 438(m)	42 402(m)	...	...	...
21	5 836	2 055	2 443	...	754(a)	...	494(n)	526(n)	817(n)	...	...	...
22	6 694	4 392	5 898	...	139(a)	...	535(k)	877(k)	975(k)	...	...	...
23	515	451	577	...	39.1	...	347	...	664	...	...	...

For notes see end of table. — Voir notes à la fin du tableau. — См. примечания в конце таблицы.

TABLE 14 — TABLEAU 14 — ТАБЛИЦА 14

	IRELAND / IRLANDE / ИРЛАНДИЯ			MALTA / MALTE / МАЛЬТА			NETHERLANDS / PAYS-BAS / НИДЕРЛАНДЫ			NORWAY / NORVÈGE / НОРВЕГИЯ		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	9 667[b]	8 960[b]	9 344[b]	...	...	...	6 932	3 933	3 955	...	3 751	4 203
2	37 231	51 492	50 953	...	...	6 999	155 143	334 675	349 563	...	69 807	101 848
3	13	123	134	...	...	5	549	626	475	481	573	616
4	...	...	...	...	...	...	75	...	...	...	81[d]	126[d]
5	...	...	...	...	...	...	474	...	...	...	492[e]	490[e]
6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	24	24
7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2[d]	3[d]
8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	22[e]	21[e]
9	6 891	7 323	8 703	...	...	1 051	24 464	36 955	38 495	9 752	12 335	15 945
10	...	...	...	...	...	...	...	28 791	29 496	...	8 352	11 082
11	...	...	...	...	...	...	...	1 240	1 232	...	853	1 212
12	...	...	...	...	...	...	...			...	778	733
13	...	...	...	...	...	...	...			...	1 717	1 738
14	...	...	...	...	...	...	...	6 924	7 767	...	519	813
15	...	...	...	...	...	...	...			...	136	367
16	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	193	305
17	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	193	305
18	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-	-
19	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	6 227	8 147
20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	40	51

	POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША			SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ			SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ			SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ		
1	142 952	156 378	119 357	114 249	33 261	21 065	2 268	3 496	4 365	7 159	3 465	7 418
2	26 209	48 917	58 547	91 195	309 880	377 767	228 734	201 008	231 593	115 861	146 185	169 707
3	3 046	4 500	5 417	2 044	2 551	2 382	986	1 795	2 345	244	387	383
4	...	...	...	...	1 077	952	...	...	...	...	217	224
5	...	...	...	...	1 474	1 430	...	...	...	...	170	159
6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	7.3	11.3	11.1
7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4.0	3.9
8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	7.3	7.1
9	19 736[o]	30 434	33 108	42 321	79 746	77 359	14 570[o]	...	15 719[o]	22 781[c]	31 541[c]	33 870[c]
10	...	...	...	...	41 880	36 701	...	...	...	7 322	6 614	7 319
11	...	...	...	...	20 104	22 002	...	...	...		1 255	1 528
12	...	...	...	...	3 417	4 127	...	...	...	533	393	338
13	...	...	...	...	3 423	3 089	...	...	...	547[p]	391	462
14	...	...	...	...	3 623	3 848	...	...	...	2 449[q]	1 325	1 570
15	...	...	...	...	7 299	7 592	...	...	...		2	2
16	(a)	1 748	2 158	(a)	650	917	...	...	...	124	...	...
17		...	...		22	29	...	...	...	...	...	...
18		...	...		628	888	...	...	...	...	...	...
19	13 034[a]	39 051	45 357	681[a]	386	479	...	...	...	1 639	...	...
20	...	...	...	...	218	319	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	104	80	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	64	80	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	40.4	...	...

For notes see end of table. — Voir notes à la fin du tableau. — См. примечания в конце таблицы.

TABLE 14 TABLEAU 14 ТАБЛИЦА 14

	UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО											
	1963 (r)	1968 (s)	1969 (s)	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	81 277	65 277 (t)	...									
2	1 009 612	1 153 825 (t)	1 021 988 (t)									
3	5 360	5 164	5 250									
4	374	1 082	997									
5	5 009	4 082	4 253									
6	...	...	247									
7	...	...	15									
8	...	...	232									
9	201 811	247 385 (u)	250 721 (u)									
10	...	159 102 (u)	160 000 (u)									
11	...	6 167 (u)	7 000 (u)									
12	...	7 201 (u)	8 000 (u)									
13	...	14 674 (u)	17 000 (u)									
14	...	14 429 (u)	15 000 (u)									
15	...	34 817 (u)	37 000 (u)									
16	...	...	...									
17	...	...	...									
18	...	...	...									
19	...	...	...									
20	...	...	...									
21	...	...	...									
22	...	...	...									
23	...	880	950									

1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												
15												
16												
17												
18												
19												
20												
21												
22												
23												

Roads

14. New vehicles registered during year [1]

Routes

14. Nouveaux véhicules immatriculés pendant l'année [1]

Дороги

14. Новые транспортные средства, зарегистрированные в течение года [1]

| | | |

Roads

15. Total and international road traffic and transport [1]

Routes

15. Transport routier total et international [1]

Дороги

15. Общее и международное дорожное движение и перевозки [1]

| | | |

TABLE 15 — TABLEAU 15 — ТАБЛИЦА 15

	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY † / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ † / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE †			FINLAND (a) / ФИНЛЯНДИЯ (a) / FINLANDE (a)			FRANCE / ФРАНЦИЯ			GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC / ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА / RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
	Total traffic and transport				**Ensemble des transports**					**Все движение и перевозки**		
1	7 951	...	...	...	800[r]	800	...	11 000	...	...	...	...
2	9 351	...	...	...	150[r]	130	...		...	...	...	...
3	129 302	...	...	...	9 900[r]	10 600	...	120 750	...	...	...	...
4	1 612	1 741	...	...	550	580	...	1 400	...	...	...	...
5	27 988	...	...	...	2 900	3 200	10 981[a]	14 615[a]	...	...	...	...
6	...	...	...	...	1 000[r]	1 200	...	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	400[r]	400	4 579[b]	4 735[b]	...	...	...	...
8	...	...	...	...	1 000[r]	1 000	2 273[d]	3 828[c]	...	...	...	...
9	...	...	...	...	500[r]	600		6 052[e]	...	...	...	...
10	...	...	...	...	14 600[r]	15 700	...	...	...	...	...	...
11	...	...	...	...	800[r]	800	...	13 200	...	...	...	...
12	...	...	...	...	200[r]	200	...		...	...	...	...
13	...	...	...	...	18 900[r]	20 800	...	237 000	...	...	...	...
14	...	42 947	...	...	5 900[r]	6 000	...	...	...	11 667	15 395	16 332
15	...	152[a]*	158[a]*	...	330[r]	350	984	1 389	...	320	400	437
16	...	37 800[a]*	39 900[a]*	...	11 900	12 700	37 100	55 783	...	6 201	9 254	10 749
17	86[a]	107[a]	116[a]	...	...	...	319	494	...	9.4[a]	15.4[a]	18.9[a]
18	23 034[a]	29 747[a]	32 356[a]	...	...	...	20 000	33 910	...	1 597[a]	2 858[a]	3 552[a]
	International traffic and transport				**Transport international**					**Международное движение и первозки**		
19	...	...	...	104	221	265	...	...	...	...	...	...
20	...	839	903	3.4	4.7	5.7	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	...	449	0.7	1.3	1.7	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	...	16 858	18 595	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25	...	...	9 471	...	...	...	...	...	...	...	...	...
26	1 529	2 139	2 323	...	38.7	39.7	...	...	...	...	...	...
27	400	688	724	...	...	...	...	...	...	...	...	...
28	949	1 248	1 372	...	17.9	17.7	...	...	...	...	...	...
29	242	397	417	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	20 171	36 335	40 407	...	...	...	...	...	...	...	...	...
31	12 597	19 610	21 798	...	184[r]	134	...	...	...	...	...	...
32	6 789	14 700	16 467	...	90	73	...	...	...	...	...	...
33	785	2 025	2 141	...	...	...	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table. — Voir notes à la fin du tableau. — См. примечания в конце таблицы.

TABLE 15 — TABLEAU 15 — ТАБЛИЦА 15

	HUNGARY / HONGRIE / ВЕНГРИЯ			ITALY / ITALIE / ИТАЛИЯ			NETHERLANDS / PAYS-BAS / НИДЕРЛАНДЫ			NORWAY / NORVÈGE / НОРВЕГИЯ		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
	Total traffic and transport — **Ensemble des transports** — **Все движение и перевозки**											
1	...	...	...	5 989	9 150	...	7 250	9 125[r]	9 625	462	460	461
2	...	2 957	3 214	19 961	11 257	...	1 250	650	600	269	145	138
3	...	2 482[r]	2 905	30 381	85 059	...	15 700	32 500	37 000	3 902	6 556	7 243
4	...	418	441	1 075	1 249	...	...	500	525	190[a]	234[a]	232[a]
5	...	2 324	2 593	17 128	20 366	...	...	3 250	3 650	1 374	1 497	1 544
6	...	...	...	12 763	15 096	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	...			...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	...	4 365	5 270	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...	...			...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...	...	48 775[r]	54 225	...	9 239	10 010
11	...	...	...	5 989	9 150	...	...	9 500[r]	10 000	670	460	...
12	...	5 116	5 560	25 822	13 102	...	...	900	850		145	...
13	...	7 263[r]	8 488	61 370	148 853	...	...	62 000	69 000	5 187	8 787	...
14	...	...	...	26 031	28 600	...	...	9 930[r]	9 700	2 866[a]	3 600	...
15	...	332[r]	374	...	...	...	220	303[r]	319	138	200	...
16	...	4 166[r]	5 011	45 590	...	...	7 652	11 082[r]	11 750	2 106	3 700	...
17	98[a]	152[r]	162	...	...	...	122	184	198	65	95	...
18	1 384[a]	2 422[r]	2 800	...	...	...	4 857	7 255[r]	7 800	1 017	1 700	...
	International traffic and transport — **Transport international** — **Международное движение и первозки**											
19	54	502	656	...	...	...	11 295	14 541	13 994	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...	579	552	597	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	3.0	18.2	27.3	...	...	...	296	268	311	...	...	...
23	0.03	0.2	0.4	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...	9 802	8 341	7 973	...	...	...
25	93	572	888	...	...	...	...	4 649	4 527	...	...	...
26	27.1	46.1	61.8	...	...	...	1 811	2 465	2 622	...	...	...
27	11.4	11.5	15.0	...	...	...	...	...	...	...	...	...
28	21.2	36.2	52.9	...	...	...	943	1 155	1 215	...	...	...
29	8.9	10.5	13.7	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	282	702	760	...	...	...	16 828	28 339	...	854	1 787	2 292
31	36	150	132	...	...	...	7 054	13 739	15 578	585	1 237	1 587
32	186	264	238	...	...	...	8 542	12 548	13 860	269	550	705
33	60	288	390	...	...	...	1 232	2 052	...	-	-	-

For notes see end of table. — Voir notes à la fin du tableau. — См. примечания в конце таблицы.

TABLE 15 — TABLEAU 15 — ТАБЛИЦА 15

POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША			PORTUGAL / PORTUGAL / ПОРТУГАЛИЯ			ROMANIA / ROUMANIE / РУМЫНИЯ			SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ		
1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
Total traffic and transport						**Ensemble des transports**			**Все движение и перевозки**		
...	...	...	...	...	...	...	...	...	2 582	3 080[r]	2 981
...	...	...	...	...	...	...	...	...			
...	...	...	...	...	...	...	...	...	6 504	17 526[r]	20 635
...	1 174[a]	1 260[a]	...	...	...	...	...	249	396	673[r]	762
...	872[a]	974[a]	...	...	...	...	...	1 547	5 029	8 452[r(a)]	9 074[a]
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2 519[b]	2 743[b]
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4 583	4 891
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1 350	1 440
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	29 722[r]	33 625
...	...	...	...	...	...	...	...	...	3 488	4 156[r]	4 022
...	...	...	...	...	...	...	...	...			
...	...	...	...	...	...	...	...	...	16 128	43 434[r]	51 138
...	25 120[a]	27 358[a]	...	...	...	...	...	6 266	10 652	17 404[r]	19 746
161	306	335	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3 046	6 212	7 315	...	...	...	...	...	...	...	44 200[r]	47 100
56.7[a]	...	...	...	...	...	113[a]	203[a]	216[a]	...	...	...
1 802[a]	...	...	...	...	...	1 926[a]	3 963[a]	4 541[a]	...	...	...
International traffic and transport						**Transport international**			**Международное движение и первозки**		
26.4	...	...	91	278	...	...	...	...	...	3 826	4 226
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	38.6	39.5
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1.5	5.3	6.8	1.9	3.5	...	...	...	...	...	24.3	25.6
0.1	0.3	1.3	...	...	...	...	...	...	...	...	...
149	287	386	...	...	...	...	...	...	...	...	...
77	195	238	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1.1	0.8	2.6	0.2	1.9	...	...	...	...	...	...	...
0.5	0.3	0.9	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13.4[b]	130.8	371.8	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.4[b]	30.9	55.0	...	...	...	...	...	11 900	...	...	...
8.0[b]	91.6	303.9	...	...	...	...	...	12 200	...	...	...
0.0[b]	8.3	12.9	...	...	...	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table. — Voir notes à la fin du tableau. — См. примечания в конце таблицы.

TABLE 15 TABLEAU 15 ТАБЛИЦА 15

	SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ			SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ			USSR[a][b] / URSS[a][b] / СССР[a][b]			BYELORUSSIAN S.S.R.[a][b] / R.S.S. de BIELORUSSIE[a][b] / БЕЛОРУССКАЯ ССР[a]		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
	Total traffic and transport / **Ensemble des transports** / **Все движение и перевозки**											
1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3	...	...	30 000	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	...	66 000	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...	95 164	...	...	...	...	...
15	5.5[a][b]	8.8[a][b]	500	...	...	...	9 444	12 800	13 371	232	374	...
16	1 513[a][b]	...	22 000	...	...	...	119 723	187 100	199 600	3 510	6 495	...
17	53.8[b]	70.8[b]	270	...	...	...	1 998[c]	3 518[c]	...	99[c]	180[c]	199[c]
18	3 640[b]	5 846[b]	15 000	...	...	...	34 072[c]	57 453[c]	...	1 440[c]	2 611[c]	3 043[c]
	International traffic and transport / **Transport international** / **Международное движение и первозки**											
19	...	...	...	22 530	30 128	33 483	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	....	...	...	...	...	...
22	...	...	...	67.4[a]	80.9[a]	86.2[a]	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	1.7[a]	3.9[a]	4.5[a]	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	2 024[a]	2 469[a]	2 653[a]	...	...	...	...	...	...
26	...	166[c]	...	120	...	...	...	...	...	...	...	...
27	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
28	...	...	...	83	124	...	...	...	...	...	...	...
29	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	1 976	...	...	1 719	6 982[b]	7 517	...	...	...	...	...	...
31	873[d]	...	...	1 403	5 961[b]	6 410	...	...	...	...	...	...
32	1 103[d]	...	...	305	866[b]	934	...	...	...	...	...	...
33	...	...	...	11	155[b]	173	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 15

TABLEAU 15

ТАБЛИЦА 15

UKRAINIAN S.S.R. (a)(b) УКРАИНСКАЯ ССР (a)(b) R.S.S. d'UKRAINE (a)(b)			UNITED KINGDOM (a) СОЕД. КОРОЛЕВСТВО (a) ROYAUME-UNI (a)			YUGOSLAVIA ЮГОСЛАВИЯ YOUGOSLAVIE			UNITED STATES СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ ÉTATS-UNIS		
1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
Total traffic and transport				**Ensemble des transports**					**Все движение и перевозки**		
...	...	...	1 100	795	706	...	...	...	...	...	...
...	...	...	6 500	3 907	3 447	656	737	733	...	13 417	...
...	...	...	87 200	145 493	150 989	1 812	4 098 (a)	5 162 (a)	1 038 624	1 296 637	...
...	...	...	4 000	3 817	3 829	297	636	711	7 215	7 995	...
...	...	...	33 700	36 487	36 665	1 135	3 432 r	3 825	250 364	316 479	...
...	...	...	...	17 726	18 009	...	841	945	...	...	...
...	...	...	...			...	1 640 r	1 813	...	...	...
...	...	...	...	18 761	18 656	...	790	887	...	...	...
...	...	...	...			...	161	180	...	...	...
...	...	...	...	195 474	200 124	4 848	10 222 r	12 008	...	...	...
...	...	...	9 500	795	706	...	...	...	...	...	...
...	...	...		4 532	3 999	985	1 105	1 100	...	...	...
...	...	...	168 300	280 801	291 409	4 529	10 245 (a)	12 906 (a)	...	...	...
...	...	...	66 600	59 061	57 386	8 299	16 106	18 409	...	...	...
1 954	2 701 r	2 846	1 320	1 575	1 595	177	487 r	587	...	...	...
22 463	35 655	38 010	57 000	71 900	72 800	4 227	16 858 r	17 938	...	...	...
287 (c)	651 (c)	651 (c)	540	742	753	23.8 (b)	44.0 (b)	57.0 (b)	...	...	...
4 743 (c)	9 437 (c)	9 696 (c)	29 500	43 300	45 300	2 024 (b)	...	...	...	...	...
nternational traffic and transport				**Transport international**					**Международное движение и первозки**		
...	...	...	...	...	...	967	10 491	12 024	...	...	...
...	...	...	...	...	...	22.6	61.0	61.0	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	13.3	31.0	31.0		...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	589	2 087	2 102	...	...	...
...	...	...	...	...	...	344	1 073	1 086	...	...	...
...	...	...	10.6	...	...	74	130	143	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	0.9	...	...	49	89	99	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	170	...	...	...	2 70[illegible]	3 148	...	...	...
...	...	...	66	...	...	228 (c)	6[illegible]	768	...	...	...
...	...	...	104	...	...	1 [illegible] (c)	[illegible]	1 [illegible]	...	...	...
...	...	...		...	...	...	1 1[illegible]	1 [illegible]	...	...	...

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

NOTES TO TABLE 15

AUSTRIA

(a) Austrian vehicles only.
(b) Long-distance transport only.

BULGARIA

(a) Public transport.

CZECHOSLOVAKIA

(a) Enterprises falling under the jurisdiction of the Ministry of Transport and the transport on own account of socialized enterprises.
(b) Public transport.

DENMARK

(a) Under 3 tons.
(b) 3 tons and over.
(c) Exits.

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

(a) Long-distance transport only. This refers to operations by vehicles authorized to carry goods to or from points more than 50 km from the place where the vehicle is normally stationed.

FINLAND

(a) Items 1-14 and 16-18 exclude traffic on private roads.

FRANCE

(a) Excluding traffic by vehicles whose carrying capacity is less than 1 ton.
(b) 1 000 - 4 599 kg.
(c) 4 600 - 8 999 kg.
(d) 4 600 kg and over.
(e) 9 000 kg and over.

GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC

(a) Total long-distance transport.

HUNGARY

(a) Public transport.

NORWAY

(a) Scheduled transport only.
(b) Excluding goods carried on vehicles having entered or left by sea.

POLAND

(a) Public transport.
(b) Excluding goods carried in vehicles of the country. In addition, there were 26 199 tons carried by State-operated Polish vehicles.

ROMANIA

(a) Public transport.

SPAIN

(a) Traffic by vehicles with a carrying capacity of 1 ton and over only.
(b) 1 000 - 1 499 kg.

SWEDEN

(a) Long-distance transport only (> 100 km).
(b) Transport for hire or reward at kilometre rates.
(c) Lorries only, excluding empty lorries from Norway.
(d) Including transit.

SWITZERLAND

(a) Excluding regular services.
(b) New series. Data are not comparable with those for 1963. As from 1 January 1968, statistics are established on the basis of customs documents. They correspond to special trade statistics, excluding raw tobacco and liquid fuels cleared of customs at the exit of private storehouses.

USSR BYELORUSSIAN S.S.R. and UKRAINIAN S.S.R.

(a) Figures relating to the Byelorussian and Ukrainian SSR are included in the data for the USSR.
(b) During 1964-1965, a number of goods road motor vehicles hitherto working for various smaller enterprises and under the jurisdiction of the appropriate Ministries, were transferred to public transport enterprises and then came under the Ministry of Transport.
(c) Public transport.

UNITED KINGDOM

(a) Great Britain.

YUGOSLAVIA

(a) Yugoslav vehicles only.
(b) Public transport.
(c) Including direct transit and transit with transshipment. Tons entered in transit amounted to 112 998 in 1963 and tons left in transit to 118 974.

NOTES DU TABLEAU 15

AUTRICHE

(a) Véhicules autrichiens seulement.
(b) Transports à longue distance seulement.

BULGARIE

(a) Transports publics.

DANEMARK

(a) Moins de 3 tonnes.
(b) 3 tonnes et plus.
(c) Sorties.

ESPAGNE

(a) Seulement des transports effectués par des véhicules dont la charge utile est d'une tonne ou plus.
(b) 1 000 - 1 499 kg.

FINLANDE

(a) Rubriques 1 à 14 et 16 à 18; non compris le transport sur les chemins privés.

FRANCE

(a) Non compris les transports effectués par les véhicules dont la charge utile est inférieure à 1 tonne.
(b) 1 000 - 4 599 kg.
(c) 4 600 - 8 999 kg.
(d) 4 600 kg et plus.
(e) 9 000 kg et plus.

HONGRIE

(a) Transports publics.

NORVÈGE

(a) Transports réguliers seulement.
(b) Non compris les marchandises transportées par des véhicules entrés ou sortis par mer.

POLOGNE

(a) Transports publics.
(b) Non compris les marchandises transportées dans les véhicules du pays. En outre, 26 199 tonnes ont été transportées par des véhicules polonais exploités par l'Etat.

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE

(a) Ensemble des transports à longue distance.

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

(a) Transports à longue distance seulement. Ils se rapportent à l'activité de véhicules autorisés à transporter des marchandises depuis ou vers des points se trouvant à plus de 50 km du lieu où sont garés normalement les véhicules.

ROUMANIE

(a) Transports publics.

ROYAUME-UNI

(a) Grande-Bretagne.

SUÈDE

(a) Transports à longue distance seulement ($>$ 100 km).
(b) Transports pour compte d'autrui à des tarifs kilomètriques.
(c) Camions seulement, non compris camions vides de la Norvège.
(d) Y compris le transit.

SUISSE

(a) Non compris les services réguliers.
(b) Nouvelle série. Les chiffres ne sont pas comparables avec ceux de 1963. Dès le 1er janvier 1968 les statistiques sont établies sur la base des documents douaniers. Elles correspondent à celles du commerce spécial, à l'exclusion des tabacs bruts et des carburants liquides dédouanés à la sortie des entrepôts privés.

TCHECOSLOVAQUIE

(a) Les entreprises de transport dont le Ministère des Transports est le ministre de tutelle et les transports pour compte propre des entreprises socialisés.
(b) Transports publics.

URSS R.S.S. de BIELORUSSIE et d'UKRAINE

(a) Les données relatives aux RSS de la Biélorussie et de l'Ukraine sont comprises avec celles de l'URSS.
(b) En 1964-1965 un certain nombre de véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, jusqu'alors au service de petites entreprises relevant de divers ministères de tutelle ont été transférés à des entreprises publiques de transport et figurent dès lors avec le Ministère des Transports.
(c) Transports publics.

YOUGOSLAVIE

(a) Véhicules yougoslaves seulement.
(b) Transports publics.
(c) Y compris le transit direct et le transit avec transbordement. Les tonnes entrées en transit étaient de 112 998 en 1963 et les tonnes sorties en transit de 118 974.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 15

АВСТРИЯ

(a) Только австрийские транспортные средства.

(b) Только перевозки на дальнее расстояние.

БОЛГАРИЯ

(a) Перевозки общего пользования.

ВЕНГРИЯ

(a) Перевозки общего пользования.

ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

(a) Все перевозки на дальнее расстояние.

ДАНИЯ

(a) Менее 3 тонн.

(b) 3 тонны и более.

(c) Выезды.

ИСПАНИЯ

(a) Движение только транспортных средств, грузоподъемность которых 1 тонна и более.

(b) 1 000-1 499 кг.

НОРВЕГИЯ

(a) Только перевозки по расписанию.

(b) Исключая грузы, перевезенные транспортными средствами, ввезенными и вывезенными по морю.

ПОЛЬША

(a) Перевозки общего пользования.

(b) Исключая грузы перевезенные транспортными средствами страны. Кроме того, транспортными средствами, эксплуатируемыми государством, в Польше перевезено 26 199 тонн.

РУМЫНИЯ

(a) Перевозки общего пользования.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

(a) Великобритания.

СССР БЕЛОРУССКАЯ ССР УКРАИНСКАЯ ССР

(a) Данные по Белорусской ССР и Украинской ССР включены в данные по СССР.

(b) В 1964-1965 гг. некоторые грузовые автотранспортные средства, которые использовались ранее различными небольшими предприятиями и находились в распоряжении соответствующих министерств, были переданы предприятиям транспорта общего пользования и находятся в ведении Министерства транспорта.

(c) Перевозки общего пользования.

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ

(a) Только перевозки на дальнее расстояние. Этим считаются перевозки, осуществляемые транспортными средствами, которым разрешается перевозить грузы в пункты или из пунктов, удаленных более чем в 50 км от места обычного нахождения транспортного средства.

ФИНЛЯНДИЯ

(a) Статьи 1-14 и 16-18: исключая транспортировки на частных дорогах.

(b) Исключая грузы, ввезенные и вывезенные по морю.

ФРАНЦИЯ

(a) Исключая движение транспортными средствами, грузоподъемность которых менее 1 т.

(b) 1 000-4 599 кг.

(c) 4 600-8 999 кг.

(d) 4 600 кг и более.

(e) 9 000 кг и более.

ЧЕХОСЛОВАКИЯ

(a) Перевозки, осуществляемые предприятиями, подчиненными Министерству транспорта, и перевозки за собственный счет, осуществляемые общественными предприятиями.

(b) Перевозки общего пользования.

ШВЕЙЦАРИЯ

(a) Исключая обслуживание регулярных линий.

(b) Новые ряды. Данные не сопоставимы с данными 1963 года. Начиная с 1 января 1968 г., статистические данные основываются на таможенных документах. Они соответствуют данным специальной торговой статистики, исключая табачное сырье и жидкое топливо, очищенные от пошлин при выходе из частных складов.

ШВЕЦИЯ

(a) Только перевозки на дальнее расстояние (>100 км).

(b) Перевозки за счет третьих лиц по тарифным ставкам, определяемым километражем.

(c) Только грузовики, за исключением порожних грузовиков из Норвегии.

(b) Включая транзит.

ЮГОСЛАВИЯ

(a) Только югославские транспортные средства.

(b) Перевозки общего пользования.

(c) Включая прямой транзит и транзит с перегрузкой. Ввезенный транзит достиг 112 998 тонн в 1963 г. и вывезенный транзит - 118 974 тонны.

Roads

15. Total and international road traffic and transport [1]

Routes

15. Transport routier total et international [1]

Дороги

15. Общее и международное дорожное движение и перевозки [1]

	Total traffic and transport				Ensemble des transports				Все движение и перевозки				
1	Vehicle-kilometres	Cycles with auxiliary engine		Million	Véhicules-kilomètres	Cycles à moteur auxiliaire		Millions	Транспортное средство — Километры	Велосипеды с подвесным двигателем			Миллионы
2		Motor-cycles				Motocycles				Мотоциклы			
3		Private cars, including taxis				Voitures privées, y compris les taxis				Легковые автомобили, включая такси			
4		Motor coaches, buses and trolleybuses				Autocars, autobus et trolleybus				Автобусы городские и дальнего следования, троллейбусы			
5		Goods road vehicles — Total				Véhicules routiers pour le transport de marchandises — Total				Дорожно-транспортные средсва для грузовых перевозок - Всего			
6		of which with a load capacity of	Up to 1 499 kg			dont avec une charge utile de	Jusqu'à 1 499 kg			в том числе с грузоподъемностью	До 1 499 кг		
7			1 500–4 999 kg				1 500–4 999 kg				1 500-4 999 кг		
8			5 000–9 999 kg				5 000–9 999 kg				5 000-9 999 кг		
9			10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10 000 кг и более		
10		All road vehicles, incl. miscellaneous not shown above				Tous véhicules routiers, y c. véhic. divers non spécifiés ci-dessus				Все дорожно-транспортные средства, включая другие не показанные выше			
11	Passenger-kilometres	Cycles with auxiliary engine			Voyageurs-kilomètres	Cycles à moteur auxiliaire			Пассажиро-километры	Велосипеды с подвесным двигателем			
12		Motor-cycles				Motocycles				Мотоциклы			
13		Private cars, including taxis				Voitures privées, y compris les taxis				Легковые автомобили, включая такси			
14		Motor coaches, buses and trolleybuses				Autocars, autobus et trolleybus				Автобусы городские и дальнего следования, троллейбусы			
15	Freight transport	All vehicles	Tonnage of goods carried		Transport de marchandises	Tous véhic.	Tonnage de marchandises transportées		Грузовые перевозки	Все транспортные средства	Тоннаж перевезенных грузов		
16			Ton-kilometres				Tonnes-kilomètres				Тонно-километры		
17		For hire or reward	Tonnage of goods carried			Pour compte d'autrui	Tonnage de marchandises transportées			За счет третьих лиц	Тоннаж перевезенных грузов		
18			Ton-kilometres				Tonnes-kilomètres				Тонно-километры		

	International traffic and transport				Transport international				Международное движение и первозки			
19	Entries of	Foreign private cars		1 000	Entrées	de voitures priv. étrangères		1 000	Прибывшие	Иностранные легковые автомобили		1000
20		All buses				de tous les autobus				Автобусы — Всего		
21		of which : empty				dont : vides				в том числе: порожние		
22		Foreign buses				d'autobus étrangers				Иностранные автобусы		
23		of which : empty				dont : vides				в том числе: порожние		
24		Passengers in all buses				de voyageurs de tous les autobus				Пассажиры во всех автобусах		
25		Passengers in foreign buses				de voyageurs des autobus étrangers				Пассажиры в иностранных автобусах		
26		All goods road vehicles				de tous les véhicules routiers pour le transport de marchandises				Дорожно-транспортные средсва для грузовых перевозок		
27		of which : empty				dont : vides				в том числе: порожние		
28		Foreign goods road vehicles				de véhicules routiers étrangers pr le transport de marchandises				Иностранные дорожно-транспортные средства для грузовых перевозок		
29		of which : empty				dont : vides				в том числе: порожние		
30	Freight transport	Goods carried — Total		1 000 t	Transport de marchandises	Marchandises transportées — Total		1 000 t	Грузовые перевозки	Перевезенные грузы — Всего		1000 т
31		of which	entered			dont	entrées			в том числе	ввезенные грузы	
32			left				sorties				вывезенные грузы	
33							en transit				сквозным транзитом	

(1) Many of the figures in this table are based on estimates of varying degree of accuracy. They should therefore be regarded rather as orders of magnitude than as precise statistics.

(1) Une grande partie des chiffres de ce tableau est fondée sur des estimations plus ou moins approximatives. Il faut donc considérer que les données fournissent des ordres de grandeur et non des statistiques précises.

(1) Многи данные в этой таблице основываются на оценочных данных различной степени точности. Поэтому эти данные следует рассматривать как порядок величин, а не как точные статистические данные.

Roads
Routes
Дороги

16. Consumption of fuel by road motor vehicles [a]
16. Consommation de carburants par les véhicules routiers automobile
16. Потребление топлива дорожными автотранспортными средствам

Country — Pays — Страна	Code Шифр	1963	1968	1969
		1000 t — 1000 т		
AUSTRIA [b][c] / AUTRICHE [b][c] / АВСТРИЯ [b][c]	A	...	1 297	1 383
	B	...	949	984
	C	...	-	-
CZECHOSLOVAKIA / TCHECOSLOVAQUIE / ЧЕХОСЛОВАКИЯ	A	...	269	258
	B	...	745	690
	C	...	...	...
DENMARK / DANEMARK / ДАНИЯ	A [b]	...	1 372	1 457
	B	...	383	461
	C	...	26	31
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	A	...	12 500	13 700
	B	...	5 700 r	5 900
	C	...	10.0	...
FINLAND / FINLANDE / ФИНЛЯНДИЯ	A	...	755	837
	B	...	625	681
	C	...	...	...
FRANCE / FRANCE / ФРАНЦИЯ	A	6 590	10 250	...
	B	2 239	3 633	...
	C	...	...	...
HUNGARY [d] / HONGRIE [d] / ВЕНГРИЯ [d]	A	...	384 r	478
	B	...	472 r	637
	C	...	...	...
ITALY / ITALIE / ИТАЛИЯ	A	4 600	7 920	...
	B	2 710	3 580	...
	C	...	...	...
LUXEMBOURG [c] / LUXEMBOURG [c] / ЛЮКСЕМБУРГ [c]	A	70	89	...
	B	35	48	...
	C	...	...	...
NETHERLANDS / PAYS-BAS / НИДЕРЛАНДЫ	A	...	2 600	2 737
	B	...	845	879
	C	...	48	53
NORWAY / NORVÈGE / НОРВЕГИЯ	A [e]	...	705	754
	B [e]	...	460	504
	C	...	...	...
PORTUGAL / PORTUGAL / ПОРТУГАЛИЯ	A	228	372 r	406
	B	208	562 r	621
	C	...	...	...
SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ	A	895	1 939	2 252
	B	936	1 577	1 815
	C	...	...	...
SWEDEN [f] / SUÈDE [f] / ШВЕЦИЯ [f]	A	...	2 454	...
	B	...	820	...
	C	...	...	...

For notes and code see end of table. Voir code et notes à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы

Roads
Routes
Дороги

16. Consumption of fuel by road motor vehicles [a]

16. Consommation de carburants par les véhicules routiers automobiles [a]

16. Потребление топлива дорожными автотранспортными средствами [a]

Country — Pays — Страна			Code Шифр	1963	1968	1969
				1000 t — 1000 т		
SWITZERLAND	SUISSE	ШВЕЙЦАРИЯ	A	...	1 742	1 884
			B	...	492	523
			C	...	...	...
UNITED KINGDOM	ROYAUME-UNI	СОЕД. КОРОЛЕВСТВО	A	...	13 013	13 443
			B	...	4 650	4 868
			C	...	...	...
YUGOSLAVIA	YOUGOSLAVIE	ЮГОСЛАВИЯ	A	...	...	1 850
			B	...	...	...
			C	...	...	...

planation of code:

= Consumption of petrol.
= Consumption of gas (diesel) oil.
= Consumption of liquefied petroleum gas.

) Because of differences between countries in the methods of compilation and in coverage and in view of the fact that in many cases data are based on estimates, the figures in this table must be regarded as approximate. Differences in coverage arise from the fact that some fuel used for purposes other than road traffic (e.g. stationary engines, boats and agricultural tractors and machinery) may be included in the figures; the quantities involved are however comparatively small. When the original data were expressed in cubic metres and no coefficient indicated, the following have been used: petrol: 0.74; gas (diesel oil): 0.87.

) Including consumption by stationary engines.
) Including consumption by agricultural tractors.
) Excluding consumption by vehicles of co-operative farms.
) Including consumption by railways and agricultural tractors.
) Including consumption by agricultural tractors, motor-boats and power chain saws.

Explication du code:

A = Consommation d'essence.
B = Consommation de carburant diesel.
C = Consommation de gaz de pétrole liquéfié.

(a) En raison des différences qui existent dans les divers pays aussi bien dans les méthodes de compilation que dans le champ couvert par les statistiques, et compte tenu que, dans de nombreux cas, les données sont basées sur des estimations, les chiffres de ce tableau ne sont que des approximations. Parmi les différences constatées qui relèvent du champ couvert par les statistiques propres à chaque pays, il convient de signaler que du fait que du carburant utilisé à des fins autres que la circulation routière (par exemple pour les moteurs fixes, des bateaux, des tracteurs et machines agricoles) peut ou non être inclus dans les chiffres; les quantités en question sont toutefois relativement faibles. Lorsque les données originales figuraient en mètres cubes et qu'aucun coefficient n'était donné, les coefficients suivants ont été utilisés: essence: 0,74; gas-oil: 0,87.

(b) Y compris la consommation par les moteurs fixes.
(c) Y compris la consommation par les tracteurs agricoles.
(d) Non compris la consommation par les véhicules des coopératives agricoles.
(e) Y compris la consommation par les chemins de fer et les tracteurs agricoles.
(f) Y compris la consommation par les tracteurs agricoles, bateaux à moteur et tronçonneuses à chaîne.

Объяснение шифра:

A = Потребление бензина.
B = Потребление дизельного топлива
C = Потребление сжиженного нефтяного газа.

(a) Ввиду того, что методы сбора статистических данных и их охват различны в различных странах, и учитывая, что во многих случаях данные основываются на оценках, цифры, приведенные в данной таблице, являются лишь приблизительными. Разница в охвате статистических данных может быть результатом того, что горючее, употребляемое не только для автотранспортных средств (например, для стационарных двигателей, судов, тракторов и сельскохозяйственных машин), включается иногда в данные; однако количества, о которых идет речь, относительно незначительны. Когда данные сообщались в $м^3$ и отсутствовали коэффициенты, то использовались следующие коэффициенты: бензин: 0,74; дизельное топливо: 0,87.

(b) Включая потребление для стационарных двигателей.
(c) Включая потребление сельскохозяйственными тракторами.
(d) Исключая потребление транспортными средствами кооперативных хозяйств.
(e) Включая потребление железными дорогами и сельскохозяйственными тракторами.
(f) Включая потребление сельскохозяйственными тракторами, мотоботами и моторными цепными пилами.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible carrying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ					
1969				1969	1969
Total length (all regularly used)	358	7	351	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 999 tons.....	7	7	-	Jusqu'à 999 tonnes	До 999 тонн
1 000 - 1 499 tons.....	351	-	351	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
BELGIUM — BELGIQUE — БЕЛЬГИЯ					
1969				1969	1969
Total length.....	1 970	912	1 058	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons.....	382	4	378	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons.....	564	254	310	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons.....	361	281	80	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons.....	-	-	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons.....	301	128	173	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons.....	246	180	66	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over.....	116	66	50	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
Length regularly used.....	1 533	850	683	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons.....	13	-	13	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons.....	585	256	329	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons.....	362	279	82	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons.....	-	-	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons.....	233	92	140	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons.....	224	157	67	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over.....	116	65	51	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
BULGARIA — BULGARIE — БОЛГАРИЯ					
1969				1969	1969
Total length.....	471	-	471	Longueur totale	Вся длина
CZECHOSLOVAKIA — TCHECOSLOVAQUIE — ЧЕХОСЛОВАКИЯ					
1969				1969	1969
Total length.....	483	10	473	Longueur totale	Вся длина
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ					
1969				1969	1969
Total length.....	5 923	1 813	4 110	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons.....	1 610	717	893	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons.....	147	3	144	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons.....	243	9	234	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons.....	897	18	280	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons.....	1 705	357	1 348	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons.....	681	-	681	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over.....	639	109	530	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible carrying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ					
Length regularly used.....	4 353	1 226	3 127	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons.....	291	149	142	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons.....	129	-	129	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons.....	251	9	242	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons.....	855	605	250	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons.....	1 569	354	1 215	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons.....	681	-	681	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over.....	577	109	468	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
FINLAND (a) — FINLANDE (a) — ФИНЛЯНДИЯ (a)					
1969				1969	1969
Total length (all regularly used).....	6 674	74	6 600	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 1 499 tons.....	6 111	31	6 080	Jusqu'à 1 499 tonnes	До 1 499 тонн
1 500 - 3 000 tons.....	563	43	520	1 500 - 3 000 tonnes	1 500 - 3 000 тонн
FRANCE — FRANCE — ФРАНЦИЯ					
1969				1969	1969
Total length.....	8 623	4 696	3 927 (b)	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons.....	2 196	1 078	1 118	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons.....	3 893	2 986	907	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons.....	236	-	236	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons.....	591	231	360	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons.....	89	26	63	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons.....	893	257	636 (b)	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over.....	725	118	607 (b)	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
Length regularly used.....	7 526	4 436	3 090 (b)	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons.....	1 373	851	522	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons.....	3 777	2 962	815	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons.....	178	-	178	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons.....	513	229	284	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons.....	89	26	63	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons.....	893	257	636 (b)	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over.....	703	111	592 (b)	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC — RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE — ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА					
1969				1969	1969
Total length (all regularly used).....	2 519	...	...	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 300 tons.....	777	...	...	Jusqu'à 300 tonnes	До 300 тонн
301 - 600 tons.....	62	...	...	301 - 600 tonnes	301 - 600 тонн
601 - 1 000 tons.....	1 680	...	...	601 - 1 000 tonnes	601 - 1 000 тонн

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible carrying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
HUNGARY — HONGRIE — ВЕНГРИЯ					
1969				1969	1969
Total length	1 688	282	1 476	Longueur totale	Вся длина
of which: regularly used	1 277	7	1 270	dont: régulièrement utilisée	в том числе: регулярно используемая
ITALY — ITALIE — ИТАЛИЯ					
1966				1966	1966
Total length (all regularly used)	1 988(c)	852	1 136(c)	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	720	282	438	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	632	283	352	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	359	246	113	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	111	40	71	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	162	-	162	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
LUXEMBOURG — LUXEMBOURG — ЛЮКСЕМБУРГ					
1969				1969	1969
Total length	36	36	-	Longueur totale	Вся длина
NETHERLANDS — PAYS-BAS — НИДЕРЛАНДЫ					
1969				1969	1969
Total length (all regularly used)	5 707	4 135	1 572	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 79 tons	591	591	-	Jusqu'à 79 tonnes	До 79 тонн
80 - 149 tons	683	641	42	80 - 149 tonnes	80 - 149 тонн
150 - 249 tons	505	488	17	150 - 249 tonnes	150 - 249 тонн
250 - 399 tons	515	515	-	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	848	792	56	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	131	85	46	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	741	561	180	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 1 999 tons	-	-	-	1 500 - 1 999 tonnes	1 500 - 1 999 тонн
2 000 tons and over	1 693	462	1 231	2 000 tonnes et plus	2 000 тонн и более
POLAND — POLOGNE — ПОЛЬША					
1969				1969	1969
Total length	3 755	340	3 415	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	1 753	52	1 701	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	174	87	87	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	888	157	731	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	790	44	746	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	95	-	95	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	-	-	-	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	55	-	55	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
Length regularly used	3 432	285	3 147	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	1 433	-	1 433	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	174	87	87	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	888	157	731	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	787	41	746	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	95	-	95	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	-	-	-	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	55	-	55	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible carrying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
ROMANIA — ROUMANIE — РУМЫНИЯ					
1969				1969	1969
Total length	1 731	40	1 691	Longueur totale	Вся длина
Length regularly used (1968)	1 115	...	...	Longueur régulièrement utilisée (1968)	Длина регулярно используемая (1968)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 649 tons	40	...	...	Jusqu'à 649 tonnes	До 649 тонн
650 - 1 499 tons	905	...	...	650 - 1 499 tonnes	650 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	-	...	...	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	170	...	...	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
SWEDEN — SUÈDE — ШВЕЦИЯ					
1969				1969	1969
Total length	736	476	260	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	389	295	94	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	249	158	91	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	-	-	-	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	-	-	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	-	-	-	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	86	11	75	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	12	12	-	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
Length regularly used	642	449	193	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	295	268	27	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	249	158	91	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	-	-	-	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	-	-	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	-	-	-	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	86	11	75	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	12	12	-	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
SWITZERLAND — SUISSE — ШВЕЙЦАРИЯ					
1969				1969	1969
Total length	21	-	21	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 1 499 tons	6	-	6	Jusqu'à 1 499 tonnes	До 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	15	-	15	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
USSR (e) — URSS (e) — СССР (e)					
1969				1969	1969
Total length	144 800 (d)	16 500*	125 000*	Longueur totale	Вся длина
BYELORUSSIAN S.S.R. (e) — R.S.S. de BIELORUSSIE (e) — БЕЛОРУССКАЯ ССР (e)					
1969				1969	1969
Total length	3 933	...	...	Longueur totale	Вся длина
UKRAINIAN S.S.R. (e) — R.S.S. d'UKRAINE (e) — УКРАИНСКАЯ ССР (e)					
1969				1969	1969
Total length	4 598 (d)	...	...	Longueur totale	Вся длина

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible carrying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
UNITED KINGDOM		**ROYAUME-UNI**		**СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО**	
1969				1969	1969
Total length	1 148	478	670	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	871	416	455	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	151	35	116	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	99	-	99	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	27	27	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
Length regularly used	603	146	457	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	326	84	242	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	151	35	116	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	99	-	99	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	27	27	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
YUGOSLAVIA		**YOUGOSLAVIE**		**ЮГОСЛАВИЯ**	
1969				1969	1969
Total length (all regularly used)	2 001	191	1 810	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	275	-	275	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	224	191	33	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	67	-	67	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	249	-	249	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	598	-	598	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	-	-	-	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	588	-	588	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более

(a) In addition, about 40 000 km of inland waterways conform to floating standards, of which about 9 000 km are in regular use.
(b) Of which 43 km in the maritime sector.
(c) Excluding lakes and lagoons (411 km in 1964).
(d) Of which about 77 000 km in the USSR and 3 607 km in the Ukrainian SSR marked with signs and signals, such as buoys and beacons, on the waterway or its banks, in order to ensure safe day and night navigation.
(e) Data for the Byelorussian and Ukrainian SSR are included in those for the USSR.

(a) En outre, environ 40 000 km de voies navigables satisfont aux normes pour le flottage, dont 9 000 km sont régulièrement utilisés.
(b) Dont 43 km de sections maritimes.
(c) Non compris lacs et lagunes (411 km en 1964).
(d) Dont environ 77 000 km en URSS et 3 607 km en RSS d'Ukraine balisés et equipés de signaux (p.e. bouées, phares, balises) sur la voie navigable ou ses rives, pour assurer une navigation sans danger jour et nuit.
(e) Les données des RSS de la Biélorussie et de l'Ukraine sont comprises sous celles de l'URSS.

(a) Кроме того, около 40 000 км внутренних водных путей соответствуют стандартам для плавания, из которых 9 000 км регулярно используются.
(b) В том числе 43 км в морском секторе.
(c) Исключая озера и лагуны (411 км в 1964 году).
(d) В том числе около 77 000 км в СССР и 3 607 км в УССР, имеющих знаки и сигналы, такие, как буи и бакены на фарватере или на его берегах, в целях обеспечения безопасности дневного и ночного судоходства.
(e) Данные по Белорусской и Украинской ССР включены в данные по СССР.

Inland waterways

18. Craft in service at end of year, by carrying capacity

Voies navigables intérieures

18. Bateaux en service à la fin de l'année, selon la capacité de charge

Внутренние водные пути

18. Суда, находящиеся в эксплуатации к концу года, по грузоподъемности

1	Self-propelled barges	Automoteurs	Самоходные суда
2	Self-propelled tankers	Automoteurs-citernes	Самоходные наливные суда
3	Dumb barges	Chalands et péniches	Баржи и шаланды
4	of which : pushed barges	dont : barges	в том числе : толкаемые баржи
5	Dumb tankers	Bateaux-citernes	Наливные суда
6	of which : pushed tankers	dont : barges-citernes	в том числе : толкаемые наливные суда
7	Tugs	Remorqueurs	Буксиры
8	of which : pusher craft	dont : pousseurs	в том числе : толкачи
9	Craft by carrying capacity — Self-propelled barges — Up to 249 tons	Bateaux selon la capacité de charge — Automoteurs — Jusqu'à 249 tonnes	Суда по грузоподъемности — Самоходные суда — До 249 тонн
10	250– 399 tons	250– 399 tonnes	250– 399 тонн
11	400– 649 tons	400– 649 tonnes	400– 649 тонн
12	650– 999 tons	650– 999 tonnes	650– 999 тонн
13	1 000–1 499 tons	1 000–1 499 tonnes	1 000–1 499 тонн
14	1 500–2 999 tons	1 500–2 999 tonnes	1 500–2 999 тонн
15	3 000 tons and over	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
16	Self-propelled tankers — Up to 249 tons	Automoteurs-citernes — Jusqu'à 249 tonnes	Самоходные наливные суда — До 249 тонн
17	250– 399 tons	250– 399 tonnes	250– 399 тонн
18	400– 649 tons	400– 649 tonnes	400– 649 тонн
19	650– 999 tons	650– 999 tonnes	650– 999 тонн
20	1 000–1 499 tons	1 000–1 499 tonnes	1 000–1 499 тонн
21	1 500–2 999 tons	1 500–2 999 tonnes	1 500–2 999 тонн
22	3 000 tons and over	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
23	Dumb barges — Up to 249 tons	Chalands et péniches — Jusqu'à 249 tonnes	Баржи и шаланды — До 249 тонн
24	250– 399 tons	250– 399 tonnes	250– 399 тонн
25	400– 649 tons	400– 649 tonnes	400– 649 тонн
26	650– 999 tons	650– 999 tonnes	650– 999 тонн
27	1 000–1 499 tons	1 000–1 499 tonnes	1 000–1 499 тонн
28	1 500–2 999 tons	1 500–2 999 tonnes	1 500–2 999 тонн
29	3 000 tons and over	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
30	Dumb tankers — Up to 249 tons	Bateaux-citernes — Jusqu'à 249 tonnes	Наливные суда — До 249 тонн
31	250– 399 tons	250– 399 tonnes	250– 399 тонн
32	400– 649 tons	400– 649 tonnes	400– 649 тонн
33	650– 999 tons	650– 999 tonnes	650– 999 тонн
34	1 000–1 499 tons	1 000–1 499 tonnes	1 000–1 499 тонн
35	1 500–2 999 tons	1 500–2 999 tonnes	1 500–2 999 тонн
36	3 000 tons and over	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
37	Total of all craft	Total de tous les bâtiments	Всего по итогу судов

(1) In general, figures do not reflect changes due to conversion or reclassification of craft.

(1) En général, les chiffres ne reflètent pas les changements dus à la conversion ou à la reclassification des bateaux.

(1) В основном, цифры не отражают изменений происходящих в результате перестройки, или переклассификации судов.

TABLE 18 — TABLEAU 18 — ТАБЛИЦА 18

	AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ							BELGIUM — BELGIQUE — БЕЛЬГИЯ						
	Number — Nombre — Число			Capacity and/or power — Capacité et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность				Number — Nombre — Число			Capacity and/or power — Capacité et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1968	1969		1963	1968	1969	1963	1968	1969		1963	1968	1969
1	3	16	18	A	2.3	16.3	18.3	4 766	4 772	4 660	A	1 984.5	2 170.5	2 142.1
				B	1.3	12.1	14.7				B	759.5	915.9	916.0
2	1	6	8	A	0.3	5.1	7.3	357	408	387	A	140.1	183.8	182.7
				B	0.4	5.2	7.3				B	68.7	94.2	93.7
3	239(a)	179	158		195.9(a)	155.7	138.2	752	569	499		551.5	441.3	393.5
4	...	2	3	A	...	2.7	3.3	11	25	22	A	12.8	27.1	25.8
5	73(a)	69	59		69.8(a)	66.2	56.8	14	19	17		11.0	14.4	12.8
6	...	1	2		...	1.0	1.8	-	5	5		-	1.7	1.6
7	40(a)	36	33	B	33.0(a)	30.0	29.3	176	95	91	B	26.5	19.9	16.3
8	-	-	1		-	-	2.2	1	10	10		0.7	4.0	4.0
9	-	-	-	A	-	-	-	385	291	266	A	62.2	48.0	44.6
				B	-	-	-				B	25.3	21.8	21.2
10	-	1	1	A	-	0.3	0.3	3 240	3 115	3 034	A	1 154.2	1 115.1	1 086.7
				B	-	0.3	0.3				B	413.9	446.1	433.0
11	1	1	1	A	0.6	0.6	0.6	716	770	754	A	362.7	395.1	387.2
				B	0.4	0.4	0.4				B	135.6	158.4	154.8
12	2	6	6	A	1.7	5.4	5.4	313	360	371	A	262.1	303.6	314.1
				B	0.9	3.6	3.7				B	120.3	145.8	154.0
13	-	8	10	A	-	10.1	12.1	102	208	206	A	126.3	261.2	258.7
				B	-	7.7	10.2				B	59.4	125.0	123.2
14	-	-	-	A	-	-	-	10	28	2(1)	A	17.1	47.5	47.5
				B	-	-	-				B	5.0	18.8	18.9
15	-	-	-	A	-	-	-	-	-	1	A	-	-	3.1
				B	-	-	-				B	-	-	0.1
16	-	-	-	A	-	-	-	96	106	94	A	7.4	7.6	7.7
				B	-	-	-				B	4.7	5.8	5.7
17	1	1	1	A	0.3	0.3	0.3	153	153	145	A	47.7	47.7	45.3
				B	0.4	0.4	0.4				B	19.9	20.9	19.9
18	-	-	-	A	-	-	-	43	54	52	A	21.9	27.5	26.5
				B	-	-	-				B	9.5	12.4	12.1
19	-	4	4	A	-	3.7	3.7	45	53	50	A	38.2	45.8	42.6
				B	-	3.5	3.5				B	19.8	23.8	22.1
20	-	1	3	A	-	1.1	3.2	19	35	37	A	23.3	43.3	45.5
				B	-	1.3	3.4				B	13.5	23.5	24.4
21	-	-	-	A	-	-	-	1	7	9	A	1.7	11.9	15.1
				B	-	-	-				B	1.3	7.8	9.4
22	-	-	-	A	-	-	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-				B	-	-	-
23	1	-	-		0.2	-	-	54	63	54		7.5	8.8	7.3
24	1	-	-		0.3	-	-	228	149	124		81.8	53.5	44.9
25	34	21	19		19.9	11.9	10.7	202	133	121		100.1	65.7	60.3
26	178	132	115	A	145.1	111.9	98.2	53	34	29	A	46.4	29.0	24.3
27	25	26	24		30.3	31.9	29.3	150	125	114		202.6	170.9	156.1
28	-	-	-		-	-	-	65	65	57		113.1	113.5	100.6
29	-	-	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
30	-	-	-		-	-	-	4	3	2		0.4	0.2	0.2
31	-	-	-		-	-	-	1	4	5		0.3	1.1	1.4
32	2	1	1		1.2	0.5	0.5	-	2	1		-	0.8	0.4
33	53	52	43	A	49.3	48.4	40.0	3	2	2	A	2.6	1.8	1.8
34	18	16	15		19.3	17.3	16.2	6	7	6		7.7	8.7	7.2
35	-	-	-		-	-	-	-	1	1		-	1.7	1.7
36	-	-	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
37	356	306	276	A	268.3	243.3	220.6	6 065	5 863	5 654	A	2 687.1	2 810.0	2 731.1
				B	...	47.3	51.3				B	854.7	1 030.0	1 026.0

For notes and code see end of table. — Voir notes et code à la fin du tableau. — См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 18

TABLEAU 18

ТАБЛИЦА 18

		BULGARIA			BULGARIE			БОЛГАРИЯ			CZECHOSLOVAKIA			TCHECOSLOVAQUIE			ЧЕХОСЛОВАКИЯ		
		Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность				Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность						
		1963	1968	1969		1963	1968	1969	1963	1968	1969		1963	1968	1969		1963	1968	1969
	1	2	-	...	A	8.5	-	...	...	76	77	A	...	46.1	46.8				
					B	...	-	...				B	...	34.2	34.7				
	2	-	-	...	A	-	-	...	...	3	4	A	...	1.4	1.8				
					B	-	-	...				B	...	2.4	3.2				
(b)	3	88	137	...	A	77.3	146.7	...	...	290	295	A	...	237.2	244.1	(b)			
	4	...	...	...		...	...	...	...	50	55		...	39.6	47.1				
(b)	5	...	...	...		...	...	...	...	25	26		...	20.7	20.7	(b)			
	6	...	...	...		...	...	...	...	-	-		...	-	-				
	7	19	21	...	B	11.7	18.8	...	...	77	74	B	...	45.1	44.5				
	8	...	...	...		...	...	...	...	17	17		...	6.2	6.2				
	9	...	...	...	A	...	...	...	...	1	1	A	...	0.1	0.1				
					B	...	...	...				B	...	0.1	0.1				
	10	...	...	...	A	...	...	...	...	6	9	A	...	3.8	3.1				
					B	...	...	...				B	...	2.7	2.7				
	11	...	...	...	A	...	...	...	...	60	61	A	...	31.0	32.0				
					B	...	...	...				B	...	23.1	23.6				
	12	...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-				
					B	...	...	...				B	...	-	-				
	13	...	...	...	A	...	...	...	...	2	-	A	...	2.6	-				
					B	...	...	...				B	...	3.2	-				
	14	...	...	...	A	...	...	...	...	4	6	A	...	9.4	11.6				
					B	...	...	...				B	...	5.2	8.4				
	15	...	...	...	A	...	...	...	...		-	A	...		-				
					B	...	...	...				B	...		-				
	16	...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-				
					B	...	...	...				B	...	-	-				
	17	...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-				
					B	...	...	...				B	...	-	-				
	18	...	...	...	A	...	...	...	...	3	4	A	...	1.4	1.8				
					B	...	...	...				B	...	2.4	3.2				
	19	...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-				
					B	...	...	...				B	...	-	-				
	20	...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-				
					B	...	...	...				B	...	-	-				
	21	...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-				
					B	...	...	...				B	...	-	-				
	22	...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-				
					B	...	...	...				B	...	-	-				
	23	...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-				
	24	...	...	...		...	...	...	...	18	12		...	6.3	4.5				
	25	...	...	...		...	...	...	...	115	121		...	64.8	66.7				
	26	...	...	...		...	...	...	...	60	64		...	51.2	114.1				
	27	...	...	...		...	...	...	...	83	80		...	93.8	31.6				
	28	...	...	...		...	...	...	...	14	18		...	21.2	27.2				
	29	...	...	...		...	...	...	...		-		...		-				
	30	...	...	...	A	...	...	...	...	-	-	A	...	-	-				
	31	...	...	...		...	...	...	...	-	-		...	-	-				
	32	...	...	...		...	...	...	...	-	-		...	-	-				
	33	...	...	...		...	...	...	...	25	25		...	20.7	20.7				
	34	...	...	...		...	...	...	...	-	-		...	-	-				
	35	...	...	...		...	...	...	...	-	-		...	-	-				
	36	...	...	...		...	...	...	...	-	-		...	-	-				
	37	109	159	...	A	77.5	146.7	...	...	471	475	A	...	305.4	313.5				
					B	11.7	18.8					B		81.7	82.4				

For notes and code see end of table.

Voir notes et code à la fin du tableau.

См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 18

TABLEAU 18

ТАБЛИЦА 18

	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY † / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE † / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ †						FRANCE (c) / ФРАНЦИЯ (c)					
	Number / Nombre / Число			Capacity and/or power / Capacité et/ou puissance / Грузоподъемность и/или мощность			Number / Nombre / Число			Capacity and/or power / Capacité et/ou puissance / Грузоподъемность и/или мощность		
	1963	1968	1969		1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	4 669	4 885	4 728	A	2 513.0	2 885.3	2 887.8	...	5 052	5 042	...	1 892.9	1 889.5
				B	1 405.5	1 612.3	1 620.0				...	652.0	670.6
2	713	701	714	A	541.4	546.2	562.1	...	625	528	...	265.7	233.2
				B	328.4	323.9	332.0				...	117.3	104.7
3	2 072	1 314	1 159	A	1 842.0	1 154.4	1 078.5	...	1 705	1 491	...	798.5	729.1
4	48	113	137		51.0	143.6	186.1	...	622	662	...	405.3	427.2
5	176	166	164		104.8	98.4	98.7	...	150	148	...	141.2	142.7
6	3	12	13		1.4	14.5	16.6	...	102	105	...	120.5	122.9
7	750	529	469	B	279.5	199.5	187.4	...	190	197	...	103.6	111.4
8	14	38	44		12.8	26.1	34.7	...	110	124	...	81.1	90.8
9	1 091 (d)	1 003	877	A	159.2 (d)	149.5	129.9	...	231	225	...	40.7	39.3
				B	83.1 (d)	84.7	75.0				...	20.4	21.1
10	899 (e)	911	877	A	289.1 (e)	293.5	283.5	...	4 053	4 056	...	1 450.2	1 452.3
				B	144.1 (e)	149.3	145.8				...	466.4	486.2
11	974 (f)	949	927	A	502.5 (f)	487.4	477.8	...	597	603	...	257.7	261.2
				B	284.0 (f)	278.4	273.9				...	89.9	93.3
12	1 414 (g)	1 336	1 316	A	1 200.1 (g)	1 113.4	1 096.3	...	170	157	...	143.2	135.5
				B	669.5 (g)	615.5	608.0				...	74.8	69.5
13	288 (h)	678	714	A	356.6 (h)	828.9	872.9	...	2	1	...	1.1	1.1
				B	222.6 (h)	477.4	501.8				...	0.5	0.5
14	3 (i)	8	17	A	5.5 (i)	12.6	27.5	...	-	-	...	-	-
				B	2.2 (i)	6.9	15.6				...	-	-
15	-	-	-	A	-	-	-	...	-	-	...	-	-
				B	-	-	-				...	-	-
16	142 (d)	153	154	A	14.6 (d)	16.2	16.2	...	61	44	...	12.2	9.0
				B	19.0 (d)	21.0	21.3				...	4.9	3.8
17	25 (e)	24	24	A	6.6 (e)	8.1	8.1	...	373	309	...	104.6	105.2
				B	4.3 (e)	5.9	5.9				...	48.6	42.5
18	45 (f)	42	42	A	23.2 (f)	21.6	21.5	...	190	181	...	54.8	51.8
				B	15.3 (f)	14.2	14.2				...	28.6	21.7
19	378 (g)	254	245	A	338.3 (g)	225.1	215.6	...	68	59	...	54.6	47.6
				B	197.2 (g)	130.2	123.8				...	30.0	26.6
20	124 (h)	223	243	A	151.9 (h)	266.9	290.7	...	14	12	...	16.2	13.9
				B	87.3 (h)	146.1	159.4				...	9.4	8.3
21	4 (i)	5	6	A	6.8 (i)	8.3	10.0	...	2	3	...	3.3	5.8
				B	5.6 (i)	6.4	7.3				...	1.8	2.6
22	-	-	-	A	-	-	-	...	-	-	...	-	-
				B	-	-	-				...	-	-
23	150 (d)	117	93	A	21.4 (d)	16.5	14.5	...	233	196	...	29.3	26.4
24	160 (e)	125	93		51.6 (e)	41.1	33.2	...	747	628	...	265.8	215.4
25	353 (f)	259	214		197.4 (f)	145.4	119.8	...	427	421	...	210.3	186.7
26	709 (g)	369	343	A	595.3 (g)	404.1	369.7	...	135	142	A ...	100.4	105.8
27	581 (h)	351	334		767.2 (h)	463.6	432.2	...	18	13	...	22.9	16.5
28	119 (i)	106	132		214.3 (i)	190.9	246.3	...	96	98	...	174.8	178.5
29	-	-	-		-	-	-	...	-	-	...	-	-
30	41 (d)	45	46		4.9 (d)	5.3	6.0	...	-	-	...	-	-
31	27 (e)	25	23		8.3 (e)	7.7	7.0	...	45	29	...	15.8	10.7
32	30 (f)	25	24		15.3 (f)	13.1	12.6	...	25	37	...	13.2	18.0
33	57 (g)	49	49	A	47.1 (g)	40.2	39.2	...	19	21	A ...	17.5	19.5
34	17 (h)	12	12		21.3 (h)	14.2	14.2	...	26	26	...	29.4	29.4
35	4 (i)	9	10		6.4 (i)	16.4	18.6	...	35	35	...	65.3	65.2
36	-	-	-		-	-	-	...	-	-	...	-	-
37	8 380	7 595	7 234	A	5 001.2	4 684.3	4 627.1	...	7 722	7 406	A ...	3 098.3	2 994.5
				B	2 013.4	2 135.7	2 139.4				...	872.9	886.7

For notes and code see end of table.

Voir notes et code à la fin du tableau.

См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 18

TABLEAU 18

ТАБЛИЦА 18

		HUNGARY (j)			HONGRIE (j)			ВЕНГРИЯ (j)			ITALY			ITALIE			ИТАЛИЯ			
		Number		Nombre		Число		Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			Number		Nombre		Число		Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность				
		1963	1968	1969		1963	1968	1969			1963	1968	1969		1963	1968	1969		1963	1968	1969
(k)	1	14	41	41(l)	A	4.9	19.0	19.0(l)	(k)		334	370	...	A	40.1	45.4	...				
					B	5.1	6.4	6.3(l)						B	20.3	24.3	...				
(k)	2	...	...	...	A	...	...	...	(k)		14	22(m)	...	A	4.5	8.0(m)	...				
					B	...	...	...						B	2.8	5.1(m)	...				
	3	252	205	197		166.4	177.7	175.5			307	348	...		25.4	46.2	...				
	4	-	11	13		-	17.8	21.0			1	31	...	A	0.2	22.3	...				
	5	33	31	31	A	28.2	26.9	26.9			9	22	...		1.0	13.8	...				
	6	-	-	-		-	-	-			-	13	...		-	12.8	...				
	7	56	53	52	B	33.4	35.6	35.6			107	113(n)	...	B	6.8	7.7(n)	...				
	8	-	2	2		-	3.2	3.2			1	2	...		0.2	0.5	...				
(k)	9	7(o)	5	5	A	0.3(o)	0.3	0.4	(k)		310	340	...	A	31.3	34.6	...				
					B	0.4(o)	0.3	0.3						B	17.5	20.7	...				
(k)	10	3(p)	-	-	A	1.7(p)	-	-	(k)		17	20	...	A	4.6	5.4	...				
					B	1.5(p)	-	-						B	1.6	2.1	...				
(k)	11	4(q)	33	33	A	2.9(q)	14.4	14.3	(k)		5	8	...	A	2.5	3.7	...				
					B	3.2(q)	4.9	4.8						B	0.9	1.3	...				
(k)	12	-	-	-	A	-	-	-	(k)		1	1	...	A	0.6	0.6	...				
					B	-	-	-						B	0.1	0.1	...				
(k)	13	...	3	3	A	...	4.3	4.3	(k)		1	1	...	A	1.0	1.0	...				
					B	...	1.2	1.2						B	0.1	0.1	...				
(k)	14	...	-	-	A	...	-	-	(k)		-	-	...	A	-	-	...				
					B	...	-	-						B	-	-	...				
(k)	15	...	-	-	A	...	-	-	(k)		-	-	...	A	-	-	...				
					B	...	-	-						B	-	-	...				
(k)	16	...	...	...	A	...	...	...	(k)		8	11	...	A	0.3	0.5	...				
					B	...	...	...						B	0.5	0.6	...				
(k)	17	...	...	...	A	...	...	...	(k)		2	3	...	A	0.6	0.9	...				
					B	...	...	...						B	0.4	0.5	...				
(k)	18	...	...	...	A	...	...	...	(k)		-	2	...	A	-	1.0	...				
					B	...	...	...						B	-	0.6	...				
(k)	19	...	...	...	A	...	...	...	(k)		3	3	...	A	2.6	2.6	...				
					B	...	...	...						B	1.5	1.5	...				
(k)	20	...	...	...	A	...	...	...	(k)		1	3	...	A	1.0	3.0	...				
					B	...	...	...						B	0.5	1.8	...				
(k)	21	...	...	...	A	...	...	...	(k)		-	-	...	A	-	-	...				
					B	...	...	...						B	-	-	...				
(k)	22	...	...	...	A	...	...	...	(k)		-	-	...	A	-	-	...				
					B	...	...	...						B	-	-	...				
	23	39(o)	26	25		4.7(o)	3.6	3.4			301	314	...		21.5	22.5	...				
	24	121(p)	6	4		68.9(p)	2.0	1.4			5	5	...		1.4	1.4	...				
	25	17(q)	22	21		13.1(q)	11.0	10.6			1	14	...		0.4	6.8	...				
	26	75(r)	54	48	A	79.5(r)	39.8	35.6			-	-	...	A	-	-	...				
	27	...	85	85		...	102.0	102.0			-	15	...		-	15.4	...				
	28	...	12	14		...	19.3	22.5			-	-	...		-	-	...				
	29	...	-	-		...	-	-			-	-	...		-	-	...				
	30	-	-	-		-	-	-			4	4(s)	...		1.0	1.0(s)	...				
	31	5(p)	-	-		3.1(p)	-	-			-	...	...		-	...	...				
	32	16(q)	3	3		12.5(q)	1.7	1.7			-	...	...		-	...	...				
	33	12(r)	18	18	A	12.4(r)	14.7	14.7			-	...	...	A	-	...	...				
	34	...	10	10		...	10.5	10.5			-	...	...		-	...	...				
	35	...	-	-		...	-	-			-	...	...		-	...	...				
	36	...	-	-		...	-	-			-	...	...		-	...	...				
	37	355	330	321	A	199.5	223.6	221.4			771	875	...	A	71.0	113.4	...				
					B	38.5	42.0	41.9						B	29.9	37.1	...				

For notes and code see end of table.

Voir notes et code à la fin du tableau.

См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 18

TABLEAU 18

ТАБЛИЦА 18

	LUXEMBOURG			LUXEMBOURG			ЛЮКСЕМБУРГ	NETHERLANDS			PAYS-BAS	НИДЕРЛАНДЫ		
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность				Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1968	1969		1963	1968	1969	1963	1968	1969		1963	1968	1969
1	...	...	14	A	...	...	8.6	10 553	11 025	10 957	A	2 660.3	3 202.2	3 244.5
				B	...	...	5.5				B	1 272.5	1 614.3	1 643.1
2	...	...	1	A	...	...	0.0	961	1 127	1 130	A	378.5	504.1	513.2
				B	...	...	0.0				B	230.8	304.2	309.7
3	...	...	-	A	...	...	-	8 321	8 092	8 008	A	2 606.5	2 667.2	2 671.3
4	...	...	-		...	...	-	68	109	129		113.6	193.9	238.2
5	...	...	-		...	...	-	246	235	239		175.6	175.5	176.4
6	...	...	-		...	...	-	11	22	24		18.3	31.0	31.2
7	...	...	-	B	...	...	-	2 174	2 224	2 232	B	389.1	450.1	456.8
8	...	...	-		...	...	-	14	42	43		13.7	38.9	41.1
9	...	...	-	A	...	...	-	6 565	6 128	5 977	A	757.6	723.5	704.2
				B	...	...	-				B	377.6	390.0	384.7
10	...	...	8	A	...	...	2.9	2 014	2 281	2 292	A	655.1	746.9	751.8
				B	...	...	1.9				B	278.9	340.8	346.4
11	...	...	1	A	...	...	0.4	1 376	1 664	1 685	A	706.3	856.9	868.7
				B	...	...	0.2				B	327.3	417.7	425.4
12	...	...	2	A	...	...	1.6	496	769	811	A	406.5	628.8	662.5
				B	...	...	1.1				B	219.5	337.0	353.9
13	...	...	3	A	...	...	3.7	92	156	164	A	112.4	190.7	200.0
				B	...	...	2.3				B	61.3	105.3	108.8
14	...	...	-	A	...	...	-	10	24	25	A	22.4	45.1	46.8
				B	...	...	-				B	7.9	21.8	22.4
15	...	...	-	A	...	...	-		3	3	A		10.4	10.4
				B	...	...	-				B		1.5	1.5
16	...	...	1	A	...	...	0.0	497	545	544	A	41.1	45.6	45.8
				B	...	...	0.0				B	34.5	42.1	43.0
17	...	...	-	A	...	...	-	98	111	108	A	30.6	34.5	33.6
				B	...	...	-				B	15.5	18.6	18.1
18	...	...	-	A	...	...	-	146	161	161	A	72.2	81.3	81.2
				B	...	...	-				B	41.4	46.5	46.9
19	...	...	-	A	...	...	-	116	148	152	A	98.5	128.3	131.7
				B	...	...	-				B	61.7	77.9	80.0
20	...	...	-	A	...	...	-	96	140	140	A	121.9	176.4	177.4
				B	...	...	-				B	68.8	98.7	98.3
21	...	...	-	A	...	...	-	8	22	25	A	14.2	38.0	43.5
				B	...	...	-				B	8.9	20.5	23.6
22	...	...	-	A	...	...	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	...	-				B	-	-	-
23	...	...	-	A	...	...	-	5 861	5 691	5 639	A	458.0	456.8	451.8
24	...	...	-		...	...	-	431	431	426		138.8	137.0	135.5
25	...	...	-		...	...	-	765	659	637		393.4	339.4	328.8
26	...	...	-		...	...	-	488	478	455		407.7	397.1	377.7
27	...	...	-		...	...	-	484	481	480		627.8	622.9	621.6
28	...	...	-		...	...	-	292	329	347		580.9	633.5	670.4
29	...	...	-		...	...	-		23	24			80.5	85.6
30	...	...	-	A	...	...	-	97	91	92	A	10.3	9.8	10.0
31	...	...	-		...	...	-	18	18	18		5.7	5.7	5.7
32	...	...	-		...	...	-	32	22	22		15.6	10.9	10.9
33	...	...	-		...	...	-	26	32	37		22.0	28.6	33.1
34	...	...	-		...	...	-	33	35	36		40.9	43.8	45.0
35	...	...	-		...	...	-	40	32	29		81.2	60.2	55.1
36	...	...	-		...	...	-		5	5			16.5	16.5
37	...	...	15	A	...	...	8.6	22 255	22 703	22 566	A	5 820.9	6 549.0	6 605.4
				B	...	...	5.5				B	1 892.4	2 368.6	2 409.6

For notes and code see end of table.

Voir notes et code à la fin du tableau.

См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 18

TABLEAU 18

ТАБЛИЦА 18

	POLAND			POLOGNE			ПОЛЬША		
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность					
	1963	1968	1969		1963	1968	1969		
1	151	330	345	A	66.0	150.1	157.0		
				B	35.7	83.4	87.8		
2	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
3	582	773	856		218.7	288.1	322.6		
4	89	360	448		27.7	128.5	164.8		
5	-	-	-	A	-	-	-		
6	-	-	-		-	-	-		
7	167	244	257	B	36.5	54.3	60.1		
8	26	123	149		5.6	28.0	37.0		
9	8	7	7	A	0.8	0.9	0.9		
				B	0.5	0.7	0.7		
10	9	7	6	A	2.7	2.2	1.9		
				B	1.5	1.1	0.9		
11	134	316	332	A	62.5	147.0	154.2		
				B	33.7	81.6	86.2		
12	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
13	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
14	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
15	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
16	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
17	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
18	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
19	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
20	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
21	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
22	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
23	167	169	168		26.4	28.6	28.4		
24	160	333	393		52.3	114.5	136.6		
25	220	240	262		114.8	122.7	133.3		
26	35	31	31	A	25.2	22.3	22.3		
27	-	-	2		-	-	2.0		
28	-	-	-		-	-	-		
29	-	-	-		-	-	-		
30	-	-	-		-	-	-		
31	-	-	-		-	-	-		
32	-	-	-		-	-	-		
33	-	-	-	A	-	-	-		
34	-	-	-		-	-	-		
35	-	-	-		-	-	-		
36	-	-	-		-	-	-		
37	900	1 347	1 458	A	284.7	438.2	479.6		
				B	72.2	137.7	147.9		

	SWITZERLAND			SUISSE			ШВЕЙЦАРИЯ		
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность					
	1963	1968	1969		1963	1968	1969		
	265	271	242	A	229.6	250.4	228.7		
				B	147.7	164.2	151.1		
	99	84	84	A	97.2	92.0	93.7		
				B	66.3	64.4	65.1		
	61	77	71		78.6	100.8	91.7		
	7	24	19		11.4	32.9	24.3		
	19	13	11	A	27.4	17.0	15.0		
	8	2	2		13.4	3.6	3.6		
	18	18	15	B	29.6	23.4	20.4		
	2	-	-		6.0	-	-		
	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
	17	7	7	A	5.6	2.2	2.2		
				B	1.4	0.7	0.7		
	49	29	23	A	26.3	15.6	13.1		
				B	15.1	9.0	8.1		
	127	152	130	A	105.5	127.8	109.8		
				B	66.4	79.8	68.6		
	62	72	71	A	75.2	86.7	85.6		
				B	52.7	60.4	59.8		
	10	11	11	A	16.9	18.1	17.9		
				B	12.0	13.8	13.8		
	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
	6	1	1	A	1.2	0.2	0.2		
				B	0.7	0.2	0.2		
	8	1	1	A	2.3	0.3	0.3		
				B	0.8	0.2	0.2		
	2	1	1	A	1.2	0.6	0.6		
				B	1.2	0.8	0.7		
	39	37	32	A	35.4	33.8	29.5		
				B	22.8	22.3	19.9		
	34	35	40	A	40.0	41.6	47.6		
				B	28.0	29.2	32.5		
	10	9	9	A	17.0	15.5	15.5		
				B	12.7	11.7	11.7		
	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
	-	-	-		-	-	-		
	1	-	-		0.4	-	-		
	1	-	-		0.6	-	-		
	10	27	26	A	9.5	26.1	25.2		
	40	34	32		52.7	45.8	43.1		
	9	16	13		15.5	28.9	23.5		
	-	-	-		-	-	-		
	-	-	-		-	-	-		
	-	-	-		-	-	-		
	-	-	-		-	-	-		
	3	4	3	A	3.0	3.8	3.8		
	7	6	5		9.1	7.7	6.7		
	9	3	3		15.3	5.5	5.5		
	-	-	-		-	-	-		
	462	463	423	A	432.8	460.2	429.1		
				B	243.6	252.0	236.6		

For notes and code see end of table.

Voir notes et code à la fin du tableau.

См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 18

TABLEAU 18

ТАБЛИЦА 18

	YUGOSLAVIA			YOUGOSLAVIE			ЮГОСЛАВИЯ		
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность					
	1963	1968	1969		1963	1968	1969		
1	17	15	15	A	4.7	4.2	4.2		
				B	...	5.3	5.3		
2	4	6	6	A	2.0	2.2	2.2		
				B	...	5.0	5.0		
3	578	741	757	A	337.9	433.1	450.9		
4	...	116	109		...	103.6	117.0		
5	115	96	154		102.4	107.6	161.2		
6	...	20	46		...	24.5	67.9		
7	243	247	253	B	69.6	80.7	86.0		
8	...	13	28		...	6.6	25.8		
9	...	-	-	A	...	-	-		
				B	...	-	-		
10	...	11	11	A	...	1.7	1.7		
				B	...	1.8	1.8		
11	...	2	2	A	...	1.2	1.2		
				B	...	1.8	1.8		
12	...	2	2	A	...	1.3	1.3		
				B	...	1.7	1.7		
13	...	-	-	A	...	-	-		
				B	...	-	-		
14	...	-	-	A	...	-	-		
				B	...	-	-		
15	...	-	-	A	...	-	-		
				B	...	-	-		
16	...	-	-	A	...	-	-		
				B	...	-	-		
17	...	3	3	A	...	0.3	0.3		
				B	...	1.0	1.0		
18	...	3	3	A	...	1.9	1.9		
				B	...	4.0	4.0		
19	...	-	-	A	...	-	-		
				B	...	-	-		
20	...	-	-	A	...	-	-		
				B	...	-	-		
21	...	-	-	A	...	-	-		
				B	...	-	-		
22	...	-	-	A	...	-	-		
				B	...	-	-		
23	...	-	-	A	...	-	-		
24	...	200	188		...	88.9	29.9		
25	...	225	224		...	127.3	121.8		
26	...	211	233		...	149.0	166.9		
27	...	105	112		...	122.9	132.4		
28	...	-	-		...	-	-		
29	...	-	-		...	-	-		
30	...	1	3	A	...	0.1	0.2		
31	...	9r	9		...	4.9r	4.9		
32	...	59r	61		...	49.8r	51.8		
33	...	47r	55		...	52.9r	60.9		
34	...	-r	26		...	-r	43.4		
35	...	-	-		...	-	-		
36	...	-	-		...	-	-		
37	957	1 105	1 185	A	447.1	547.1	618.5		
				B	79.0*	91.0	96.3		

NOTES TO TABLE 18

Explanation of code:

A = 1 000 t.
B = 1 000 hp.

(a) Excluding hired foreign craft.

(b) Dumb barges and dumb tankers are included under a single item.

(c) Only craft actually in use. Owing to a new system of licensing introduced in 1967, data are not comparable with those for previous year.

(d) Up to 250 tons.
(e) 251 - 400 tons.
(f) 401 - 650 tons.
(g) 651 - 1 000 tons.
(h) 1 001 - 1 500 tons.
(i) 1 501 - 3 000 tons.
(j) Excluding sea-going craft. Data relate to the Hungarian Shipping Company (MAHART) only.

(k) Self-propelled barges and self-propelled tankers are included under a single item.
(l) Including one pusher with a carrying capacity of 1 350 tons and with 750 hp.
(m) In addition, there were 13 self-propelled tankers with a total carrying capacity of 13 000 tons and a total of 8 900 hp, entered in maritime registers but utilized for inland water transport.
(n) In addition, there were 9 tugs (of which 5 could be used as pushers) with a total of 4 800 hp entered in maritime registers but utilized for inland water transport.

(o) Up to 300 tons.
(p) 301 - 700 tons.
(q) 701 - 900 tons.
(r) 901 tons and over.
(s) Excluding pushed craft.

NOTES DU TABLEAU 18

Explication du code:

A = 1 000 t.
B = 1 000 hp.

(a) Non compris des bateaux étrangers pris en location.
(b) Les chalands, péniches et bateaux-citernes sont compris sous la même rubrique.
(c) Flotte réellement exploitée seulement. Comme une nouvelle réglementation des permis de circulation a été introduite en 1967, les données ne sont pas comparables avec celles des années antérieures.
(d) Jusqu'à 250 tonnes.
(e) 251 - 400 tonnes.
(f) 401 - 650 tonnes.
(g) 651 - 1 000 tonnes.
(h) 1 001 - 1 500 tonnes.
(i) 1 501 - 3 000 tonnes.
(j) Non compris les bâtiments de navigation mixte. Les données se réfèrent à la Société de navigation hongroise (MAHART) seulement.
(k) Les automoteurs et les automoteurs-citernes sont compris sous la même rubrique
(l) Y compris un pousseur d'une capacité de charge de 1 350 tonnes et d'une puissance de 750 cv.
(m) Il y avait, en outre, 13 automoteurs-citernes avec une capacité de charge totale de 13 000 tonnes et une puissance de 8 900 cv, immatriculés dans des registres maritimes mais utilisés en navigation intérieure.
(n) Il y avait, en outre, 9 remorqueurs (dont 5 pouvant être utilisés également comme pousseurs) avec une puis ance totale de 4 800 cv, immatriculés dans des registres maritimes mais utilisés en navigation intérieure.
(o) Jusqu'à 300 tonnes.
(p) 301 - 700 tonnes.
(q) 701 - 900 tonnes.
(r) 901 tonnes et plus.
(s) Non compris les barges.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 18

Объяснение шифра:

A = 1 000 т.
B = 1 000 л.с.

(a) Исключая снятые внаем иностранные суда.

(b) Баржи, шаланды и наливные суда включаются в одну статью.

(c) Только флот фактического пользования. В связи с тем, что в 1967 г. введена новая система права на плавание, данные не сопоставимы с соответствующими данными за предыдущие годы.

(d) До 250 тонн.
(e) 251 - 400 тонн.
(f) 401 - 650 тонн.
(g) 651 - 1 000 тонн.
(h) 1 001 - 1 500 тонн.
(i) 1 501 - 3 000 тонн.
(j) Исключая суда смешанного судоходства. Данные относятся только к Обществу венгерского судоходства (МАХАРТ).

(k) Самоходные суда и самоходные наливные суда включаются в одну статью.

(l) Включая один толкач, грузоподъемность которого 1 350 тонн и мощность которого 750 л.с.
(m) Кроме того, было 13 самоходных наливных судов, грузоподъемность которых 13 000 тонн и мощность которых 8 900 л.с., регистрированных в морских списках, но использованных во внутреннем водном транспорте.
(n) Кроме того, было 9 буксиров (в том числе 5 можно было использовать как толкачи), мощность которых 4 800 л.с., регистрированных в морских списках, но использованных во внутреннем водном транспорте.

(o) До 300 тонн.
(p) 301 - 700 тонн.
(q) 701 - 900 тонн.
(r) 901 тонн и более.
(s) Исключая толкаемые суда.

Inland waterways

18. Craft in service at end of year, by carrying capacity

Voies navigables intérieures

18. Bateaux en service à la fin de l'année, selon la capacité de charge

Внутренние водные пути

18. Суда, находящиеся в эксплуатации к концу года, по грузоподъемности

1	Self-propelled barges				Automoteurs				Самоходные суда
2	Self-propelled tankers				Automoteurs-citernes				Самоходные наливные суда
3	Dumb barges				Chalands et péniches				Баржи и шаланды
4	of which : pushed barges				dont : barges				в том числе : толкаемые баржи
5	Dumb tankers				Bateaux-citernes				Наливные суда
6	of which : pushed tankers				dont : barges-citernes				в том числе : толкаемые наливные суда
7	Tugs				Remorqueurs				Буксиры
8	of which : pusher craft				dont : pousseurs				в том числе : толкачи
9	Craft by carrying capacity	Self-propelled barges		Up to 249 tons	Bateaux selon la capacité de charge	Automoteurs		Jusqu'à 249 tonnes	Суда по грузоподъемности	Самоходные суда		До 249 тонн
10				250– 399 tons				250– 399 tonnes				250– 399 тонн
11				400– 649 tons				400– 649 tonnes				400– 649 тонн
12				650– 999 tons				650– 999 tonnes				650– 999 тонн
13				1 000–1 499 tons				1 000–1 499 tonnes				1 000–1 499 тонн
14				1 500–2 999 tons				1 500–2 999 tonnes				1 500–2 999 тонн
15				3 000 tons and over				3 000 tonnes et plus				3 000 тонн и более
16		Self-propelled tankers		Up to 249 tons		Automoteurs-citernes		Jusqu'à 249 tonnes		Самоходные наливные суда		До 249 тонн
17				250– 399 tons				250– 399 tonnes				250– 399 тонн
18				400– 649 tons				400– 649 tonnes				400– 649 тонн
19				650– 999 tons				650– 999 tonnes				650– 999 тонн
20				1 000–1 499 tons				1 000–1 499 tonnes				1 000–1 499 тонн
21				1 500–2 999 tons				1 500–2 999 tonnes				1 500–2 999 тонн
22				3 000 tons and over				3 000 tonnes et plus				3 000 тонн и более
23		Dumb barges		Up to 249 tons		Chalands et péniches		Jusqu'à 249 tonnes		Баржи и шаланды		До 249 тонн
24				250– 399 tons				250– 399 tonnes				250– 399 тонн
25				400– 649 tons				400– 649 tonnes				400– 649 тонн
26				650– 999 tons				650– 999 tonnes				650– 999 тонн
27				1 000–1 499 tons				1 000–1 499 tonnes				1 000–1 499 тонн
28				1 500–2 999 tons				1 500–2 999 tonnes				1 500–2 999 тонн
29				3 000 tons and over				3 000 tonnes et plus				3 000 тонн и более
30		Dumb tankers		Up to 249 tons		Bateaux-citernes		Jusqu'à 249 tonnes		Наливные суда		До 249 тонн
31				250– 399 tons				250– 399 tonnes				250– 399 тонн
32				400– 649 tons				400– 649 tonnes				400– 649 тонн
33				650– 999 tons				650– 999 tonnes				650– 999 тонн
34				1 000–1 499 tons				1 000–1 499 tonnes				1 000–1 499 тонн
35				1 500–2 999 tons				1 500–2 999 tonnes				1 500–2 999 тонн
36				3 000 tons and over				3 000 tonnes et plus				3 000 тонн и более
37	Total of all craft				Total de tous les bâtiments				Всего по итогу судов			

(1) In general, figures do not reflect changes due to conversion or re-classification of craft.

(1) En général, les chiffres ne reflètent pas les changements dus à la conversion ou à la reclassification des bateaux.

(1) В основном, цифры не отражают изменений происходящих в результате перестройки, или переклассификации судов.

Inland waterways

19. New or used craft put into service during year, by capacity (1)

Voies navigables intérieures

19. Bateaux neufs ou usagés mis en service pendant l'année, selon la capacité de charge (1)

Внутренние водные пути

19. Новые и подержанные суда, сданные в эксплуатацию в течение года, по грузоподъемности (1)

1	Self-propelled barges			Automoteurs		Самоходные суда	
2	Self-propelled tankers			Automoteurs-citernes		Самоходные наливные суда	
3	Dumb barges			Chalands et péniches		Баржи и шаланды	
4	of which : pushed barges			dont : barges		в том числе : толкаемые баржи	
5	Dumb tankers			Bateaux-citernes		Наливные суда	
6	of which : pushed tankers			dont : barges-citernes		в том числе : толкаемые наливные суда	
7	Tugs			Remorqueurs		Буксиры	
8	of which : pusher craft			dont : pousseurs		в том числе : толкачи	
9	Craft by carrying capacity	Self-propelled barges	Up to 249 tons	Bateaux selon la capacité de charge	Automoteurs	Jusqu'à 249 tonnes	Суда по грузоподъемности / Самоходные суда	До 249 тонн
10			250– 399 tons			250– 399 tonnes		250– 399 тонн
11			400– 649 tons			400– 649 tonnes		400– 649 тонн
12			650– 999 tons			650– 999 tonnes		650– 999 тонн
13			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes		1000–1499 тонн
14			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes		1500–2999 тонн
15			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus		3000 тонн и более
16		Self-propelled tankers	Up to 249 tons		Automoteurs-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		До 249 тонн
17			250– 399 tons			250– 399 tonnes		250– 399 тонн
18			400– 649 tons			400– 649 tonnes		400– 649 тонн
19			650– 999 tons			650– 999 tonnes		650– 999 тонн
20			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes		1000–1499 тонн
21			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes		1500–2999 тонн
22			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus		3000 тонн и более
23		Dumb barges	Up to 249 tons		Chalands et péniches	Jusqu'à 249 tonnes		До 249 тонн
24			250– 399 tons			250– 399 tonnes		250– 399 тонн
25			400– 649 tons			400– 649 tonnes		400– 649 тонн
26			650– 999 tons			650– 999 tonnes		650– 999 тонн
27			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes		1000–1499 тонн
28			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes		1500–2999 тонн
29			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus		3000 тонн и более
30		Dumb tankers	Up to 249 tons		Bateaux-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		До 249 тонн
31			250– 399 tons			250– 399 tonnes		250– 399 тонн
32			400– 649 tons			400– 649 tonnes		400– 649 тонн
33			650– 999 tons			650– 999 tonnes		650– 999 тонн
34			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes		1000–1499 тонн
35			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes		1500–2999 тонн
36			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus		3000 тонн и более

(1) In general, figures do not reflect changes due to conversion or reclassification of craft.

(1) En général, les chiffres ne reflètent pas les changements dus à la conversion ou à la reclassification des bateaux.

(1) В основном, цифры не отражают изменений происходящих в результате перестройки, или переклассификации судов.

TABLE 19 — TABLEAU 19 — ТАБЛИЦА 19

	AUSTRIA / AUTRICHE / АВСТРИЯ						BELGIUM / BELGIQUE / БЕЛЬГИЯ					
	Number / Nombre / Число			Capacity and/or power / Capacité et/ou puissance / Грузоподъемность и/или мощность			Number / Nombre / Число			Capacity and/or power / Capacité et/ou puissance / Грузоподъемность и/или мощность		
	1963	1968	1969		1963	1968	1969		1963	1968	1969		1963	1968	1969
1	2	-	2	A	1.7	-	2.0	99	17	-	A	60.9	9.3	-
				B	0.9	-	2.5				B	33.6	4.7	-
2	-	-	2	A	-	-	2.2	11	13	10	A	11.4	7.2	5.2
				B	-	-	2.1				B	7.9	3.5	2.2
3	3	2	-	A	3.8	2.7	-	11	-	-	A	13.0	-	-
4	-	2	-		-	2.7	-	8	-	-		10.6	-	-
5	-	1	-		-	1.0	-	-	3	1		-	1.0	0.3
6	-	1	-		-	1.0	-	-	2	1		-	0.6	0.3
7	1	-	1	B	1.0	-	2.2	1	6	1	B	0.7	1.4	0.04
8	-	-	1		-	-	2.2	1	1	-		0.7	0.4	-
9	-	-	-	A	-	-	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-				B	-	-	-
10	-	-	-	A	-	-	-	47	12	-	A	17.8	4.6	-
				B	-	-	-				B	9.6	2.6	-
11	-	-	-	A	-	-	-	21	2	-	A	10.9	1.3	-
				B	-	-	-				B	5.4	0.7	-
12	2	-	-	A	1.7	-	-	17	1	-	A	14.9	1.0	-
				B	0.9	-	-				B	8.4	0.5	-
13	-	-	2	A	-	-	2.0	14	2	-	A	17.3	2.5	-
				B	-	-	2.5				B	10.2	0.9	-
14	-	-	-	A	-	-	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-				B	-	-	-
15	-	-	-	A	-	-	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-				B	-	-	-
16	-	-	-	A	-	-	-	-	3	4	A	-	0.3	0.5
				B	-	-	-				B	-	0.2	0.3
17	-	-	-	A	-	-	-	1	3	-	A	0.4	0.9	-
				B	-	-	-				B	0.3	0.3	-
18	-	-	-	A	-	-	-	-	3	3	A	-	1.5	1.4
				B	-	-	-				B	-	0.4	0.5
19	-	-	-	A	-	-	-	3	2	2	A	2.2	1.4	1.7
				B	-	-	-				B	1.3	0.7	0.8
20	-	-	2	A	-	-	2.2	6	1	-	A	7.1	1.4	-
				B	-	-	2.1				B	4.9	1.0	-
21	-	-	-	A	-	-	-	1	1	1	A	1.7	1.7	1.5
				B	-	-	-				B	1.3	0.9	0.6
22	-	-	-	A	-	-	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-				B	-	-	-
23	-	-	-	A	-	-	-	-	-	-	A	-	-	-
24	-	-	-		-	-	-	1	-	-		0.4	-	-
25	-	-	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
26	-	-	-		-	-	-	1	-	-	A	0.7	-	-
27	3	2	-		3.8	2.7	-	9	-	-		11.8	-	-
28	-	-	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
29	-	-	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
30	-	-	-	A	-	-	-	-	-	-	A	-	-	-
31	-	-	-		-	-	-	-	2	1		-	0.6	0.3
32	-	-	-		-	-	-	-	1	-		-	0.4	-
33	-	1	-	A	-	1.0	-	-	-	-	A	-	-	-
34	-	-	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
35	-	-	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
36	-	-	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-

For notes and code see end of table. — Voir notes et code à la fin du tableau. — См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 19 TABLEAU 19 ТАБЛИЦА 19

	CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE • ЧЕХОСЛОВАКИЯ						
	Number Nombre Число			Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1968	1969		1963	1968	1969
1	...	11	1	A	...	10.4	0.5
				B	...	7.8	0.5
2	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
3	...	21	5	A	...	25.8	6.8
4	...	...	5		...	...	6.8
5	...	-	-		...	-	-
6	...	-	-		...	-	-
7	...	[illegible]	-	B	...	[illegible]	-
8	...	...	-		...	...	-
9	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
10	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
11	...	...	1	A	...	...	0.5
				B	...	...	0.5
12	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
13	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
14	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
15	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
16	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
17	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
18	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
19	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
20	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
21	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
22	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
23	...	...	-	A	...	...	-
24	...	...	-		...	...	-
25	...	...	-		...	...	-
26	...	...	1		...	...	[illegible]
27	...	...	-		...	...	-
28	...	...	[illegible]		...	...	[illegible]
29	...	...	-		...	...	-
30	...	-	-	A	...	-	-
31	...	-	-		...	-	-
32	...	-	-		...	-	-
33	...	-	-		...	-	-
34	...	-	-		...	-	-
35	...	-	-		...	-	-
36	...	-	-		...	-	-

	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY † ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ † RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE †						
	Number Nombre Число			Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1968	1969		1963	1968	1969
1	231	66	78	A	168.4	50.9	75.1
				B	96.5	30.5	48.1
2	59	7	[illegible]	A	58.9	6.5	26.2
				B	35.6	3.4	14.5
3	11	27	55	A	9.6	40.5	89.2
4	6	17	[illegible]		6.9	30.0	50.4
5	[illegible]	7	4		0.8	5.7	2.6
6	1	4	1		0.5	5.4	2.1
7	13	12	17	B	5.7	3.5	[illegible]
8	4	2	8		3.2	1.2	10.5
9	36(a)	11	1	A	4.5(a)	1.7	0.2
				B	2.3(a)	1.2	0.1
10	21(b)	12	2	A	[illegible](b)	3.6	0.6
				B	3.4(b)	1.9	0.4
11	[illegible](c)	10	5	A	17.1(c)	5.3	[illegible]
				B	9.2(c)	3.1	1.6
12	95(d)	8	25	A	[illegible](d)	7.0	17.9
				B	42.5(d)	4.0	11.7
13	45(e)	24	36	A	58.0(e)	31.6	36.7
				B	32.0(e)	19.2	23.7
14	1(f)	1	[illegible]	A	1.5(f)	1.6	[illegible]
				B	[illegible](f)	1.1	[illegible]
15	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
16	[illegible](a)	1	4	A	0.5(a)	0.1	0.5
				B	0.7(a)	[illegible]	0.5
17	2(b)	-	-	A	0.6(b)	-	-
				B	[illegible](b)	-	-
18	3(c)	-	1	A	1.5(c)	-	0.5
				B	1.0(c)	-	0.3
19	[illegible](d)	3	10	A	17.1(d)	2.5	10.9
				B	10.2(d)	1.4	5.2
20	[illegible](e)	2	[illegible]	A	30.3(e)	2.3	12.7
				B	23.3(e)	1.0	7.5
21	-	1	1	A	-	1.6	1.7
				B	-	0.8	0.9
22	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
23	2(a)	[illegible]	-	A	0.3(a)	.4	-
24	[illegible](b)	1	3		[illegible](b)	[illegible]	[illegible]
25	3(c)	1	2		1.6(c)	0.5	1.1
26	-	3	1		-	2.6	[illegible]
27	[illegible](e)	5	[illegible]		[illegible](e)	[illegible]	[illegible]
28	[illegible](f)	4	35		[illegible](f)	[illegible]	[illegible]
29	-	-	-		-	-	-
30	-	[illegible]	3	A	-	[illegible]	0.5
31	[illegible](b)	-	-		0.3(b)	-	-
32	[illegible](c)	[illegible]	-		[illegible](c)	1.0	-
33	-	-	-		-	-	-
34	-	-	-		-	-	-
35	-	[illegible]	1		-	4.3	2.1
36	-	-	-		-	-	-

For notes and code see end of table. Voir notes et code à la din du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 19

TABLEAU 19

ТАБЛИЦА 19

	FRANCE (g)				FRANCE (g)			HUNGARY (h)				HONGRIE (h)				ВЕНГРИЯ (h)			
	Number	Nombre	Число		Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			Number	Nombre	Число		Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность							
	1963	1968	1969		1963	1968	1969	1963	1968	1969		1963	1968	1969		1963	1968	1969	
1	...	30	155	A	...	11.6	57.4	(i) -	5	-	A	-	3.1	-	(i)
				B	...	4.5	23.4				B	-	3.1	-	
2	...	3	16	A	...	3.5	9.1	(i) ...	...	-	A	...	...	-	(i)
				B	...	2.4	3.7				B	...	...	-	
3	...	71	96	A	...	33.4	43.4	11	20	2	A	8.3	12.6	3.2	
4	...	31	55		...	20.1	27.1	-	11	-		-	17.3	4.2	
5	...	1	17		...	0.4	2.7	-	-	-		-	-	-	
6	...	1	7		...	0.4	3.6	-	-	-		-	-	-	
7	...	11	15	A	...	4.6	11.6	6	1	-	B	3.6	0.2	-	
8	...	8	15		...	8.2	11.6	-	-	-		-	-	-	
9	...	7	7	A	...	1.2	4.4	(i) -	-	-	A	-	-	-	(i)
				B	...	0.6	0.6				B	-	-	-	
10	...	13	105	A	...	4.6	36.6	(i) -	-	-	A	-	-	-	(i)
				B	...	1.2	13.1				B	-	-	-	
11	...	2	24	A	...	0.2	4.7	(i) -	4	-	A	-	1.6	-	(i)
				B	...	1.1	3.2				B	-	0.4	-	
12	...	3	22	A	...	2.1	6.4	(i) -	-	-	A	-	-	-	(i)
				B	...	0.2	4.6				B	-	-	-	
13	...	-	-	A	...	-	-	(i) -	1	-	A	-	0.4	-	(i)
				B	...	-	-				B	-	0.2	-	
14	...	-	-	A	...	-	-	(i) -	-	-	A	-	-	-	(i)
				B	...	-	-				B	-	-	-	
15	...	-	-	A	...	-	-	(i) -	-	-	A	-	-	-	(i)
				B	...	-	-				B	-	-	-	
16	...	-	1	A	...	-	0.9	(i) ...	...	...	A	...	...	...	(i)
				B	...	-	0.4				B	...	...	...	
17	...	-	5	A	...	-	1.2	(i) ...	...	...	A	...	...	...	(i)
				B	...	-	0.2				B	...	...	...	
18	...	-	2	A	...	-	1.2	(i) ...	...	...	A	...	...	...	(i)
				B	...	-	0.2				B	...	...	...	
19	...	1	1	A	...	0.2	1.4	(i) ...	...	...	A	...	...	...	(i)
				B	...	0.4	0.2				B	...	...	...	
20	...	2	1	A	...	2.7	1.2	(i) ...	...	...	A	...	...	...	(i)
				B	...	2.0	0.2				C	...	...	...	
21	...	-	1	A	...	-	2.6	(i) ...	...	...	A	...	...	...	(i)
				B	...	-	0.2				B	...	...	...	
22	...	-	-	A	...	-	-	(i) ...	...	...	A	...	...	...	(i)
				B	...	-	-				B	...	...	...	
23	...	6	7	A	...	0.2	2.1	1(j)	-	-	A	0.2(j)	-	-	
24	...	7	8		...	2.5	11.8	4(j)	1	-		1.6	0.4	-	
25	...	6	8		...	2.7	10.2	-	6	-		-	3.1	-	
26	...	9	10		...	6.2	7.6	4(j)	2	-		6.8(j)	1.4	-	
27	...	1	-		...	1.1	-	...	-	-		...	-	-	
28	...	3	4		...	1.6	1.7	...	11	2		...	10.8	2.8	
29	...	-	-		...	-	-	...	-	-		...	-	-	
30	...	-	-	A	...	-	-	-	-	-	A	-	-	-	
31	...	-	-		...	-	-	-	-	-		-	-	-	
32	...	-	15		...	-	6.6	-	-	-		-	-	-	
33	...	-	2	A	...	-	2.0	-	-	-	A	-	-	-	
34	...	-	-		...	-	-	-	-	-		-	-	-	
35	...	-	-		...	-	-	-	-	-		-	-	-	
36	...	-	-		...	-	-	-	-	-		-	-	-	

For notes and code see end of table.

Voir notes et code à la fin du tableau.

См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 19

TABLEAU 19

ТАБЛИЦА 19

	LUXEMBOURG			LUXEMBOURG			ЛЮКСЕМБУРГ
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1968	1969		1963	1968	1969
1	...	...	1	A	...	...	1.2
				B	...	...	0.9
2	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
3	...	...	-	A	...	...	-
4	...	...	-		...	...	-
5	...	...	-		...	...	-
6	...	...	-		...	...	-
7	...	...	-	B	...	...	-
8	...	...	-		...	...	-
9	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
10	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
11	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
12	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
13	...	...	1	A	...	...	1.2
				B	...	...	0.9
14	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
15	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
16	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
17	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
18	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
19	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
20	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
21	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
22	...	...	-	A	...	...	-
				B	...	...	-
23	...	...	-	A	...	...	-
24	...	...	-		...	...	-
25	...	...	-		...	...	-
26	...	...	-		...	...	-
27	...	...	-		...	...	-
28	...	...	-		...	...	-
29	...	...	-		...	...	-
30	...	...	-	A	...	...	-
31	...	...	-		...	...	-
32	...	...	-		...	...	-
33	...	...	-		...	...	-
34	...	...	-		...	...	-
35	...	...	-		...	...	-
36	...	...	-		...	...	-

	NETHERLANDS			PAYS-BAS			НИДЕРЛАНДЫ
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1968	1969		1963	1968	1969
1	243	106	81	A	122.9	64.2	56.5
				B	60.8	35.4	31.4
2	83	19	17	A	42.5	6.9	12.1
				B	26.9	4.2	8.0
3	178	113	68	A	89.8	96.0	71.1
4	...	18	20		...	45.8	44.3
5	17	8	5		12.2	10.0	5.5
6	...	6	3		...	8.8	3.5
7	28	52	32	B	10.2	23.0	11.5
8	...	10	2		...	10.8	3.4
9	19	5	1	A	3.1	0.7	0.2
				B	1.8	0.4	0.1
10	103	21	16	A	36.3	6.9	5.8
				B	16.4	3.1	2.9
11	64	40	18	A	33.2	20.8	9.9
				B	16.4	12.2	6.3
12	47	35	39	A	36.9	29.0	31.4
				B	20.9	15.9	17.7
13	9	5	5	A	10.0	6.8	5.9
				B	4.9	3.8	2.8
14	1	-	2	A	3.5	-	3.3
				B	0.5	-	1.7
15		-	-	A		-	-
				B		-	-
16	34	11	6	A	2.5	0.9	0.6
				B	3.1	1.3	0.8
17	7	3	-	A	2.3	0.9	-
				B	1.2	0.5	-
18	17	1	1	A	8.9	0.5	0.4
				B	5.2	0.3	0.4
19	8	-	6	A	6.2	-	5.3
				B	4.2	-	3.4
20	13	4	3	A	16.2	4.6	3.7
				B	9.5	2.1	2.2
21	4	-	1	A	6.4	-	2.0
				B	3.5	-	1.1
22	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
23	84	50	19	A	10.1	6.7	2.3
24	22	13	5		7.0	3.8	1.5
25	15	16	8		8.0	8.3	4.5
26	35	6	10	A	28.9	4.6	8.7
27	5	5	4		6.9	6.1	5.7
28	17	12	22		28.9	26.5	48.3
29		11	-			40.0	-
30	8	-	-	A	1.3	-	-
31	1	1	-		0.4	0.3	-
32	1	-	-		0.5	-	-
33	1	3	3	A	0.8	2.9	2.7
34	1	-	1		1.0	-	1.2
35	5	4	1		8.2	6.8	1.6
36		-	-			-	-

For notes and code see end of table.

Voir notes et code à la fin du tableau.

См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 19

	POLAND				POLOGNE			ПОЛЬША
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность				
	1963	1968	1969		1963	1968	1969	
1	30	41	15	A	13.9	19.0	6.8	
				B	7.9	11.0	4.2	
2	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
3	45	52	88	A	15.0	19.9	36.3	
4	41	52	88		14.4	19.9	36.3	
5	-	-	-		-	-	-	
6	-	-	-		-	-	-	
7	15	22	27	B	3.3	5.6	9.0	
8	15	22	26		3.3	5.6	8.9	
9	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
10	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
11	30	41	15	A	13.4	19.0	6.8	
				B	7.9	11.0	4.2	
12	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
13	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
14	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
15	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
16	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
17	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
18	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
19	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
20	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
21	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
22	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
23	6	-	-	A	1.0	-	-	
24	39	46	62		14.0	17.0	22.7	
25	-	6	24		-	2.9	11.6	
26	-	-	-		-	-	-	
27	-	-	2		-	-	2.0	
28	-	-	-		-	-	-	
29	-	-	-		-	-	-	
30	-	-	-	A	-	-	-	
31	-	-	-		-	-	-	
32	-	-	-		-	-	-	
33	-	-	-		-	-	-	
34	-	-	-		-	-	-	
35	-	-	-		-	-	-	
36	-	-	-		-	-	-	

TABLEAU 19

	SWITZERLAND				SUISSE			ШВЕЙЦАРИЯ
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность				
	1963	1968	1969		1963	1968	1969	
1	2	6	1	A	2.4	5.8	1.0	
				B	1.5	4.0	0.5	
2	8	2	7	A	9.9	1.8	7.8	
				B	7.3	0.8	4.7	
3	1	-	4	A	0.9	-	5.8	
4	-	-	-		-	-	-	
5	4	-	-		6.8	-	-	
6	4	-	-		6.8	-	-	
7	2	-	1	B	4.4	-	0.2	
8	1	-	-		3.6	-	-	
9	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
10	-	1	-	A	-	0.3	-	
				B	-	0.2	-	
11	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
12	1	2	-	A	1.0	1.9	-	
				B	0.6	1.0	-	
13	1	3	1	A	1.4	3.6	1.1	
				B	0.9	2.8	0.5	
14	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
15	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
16	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
17	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
18	-	-	-	A	-	-	-	
				B	-	-	-	
19	2	2	2	A	1.9	1.8	2.0	
				B	1.6	0.6	1.3	
20	4	-	5	A	4.6	-	5.8	
				B	3.2	-	3.4	
21	2	-	-	A	3.4	-	-	
				B	2.6			
22		-	-	A		-	-	
				B		-	-	
23	-	-	-	A	-	-	-	
24	-	-	-		-	-	-	
25	-	-	-		-	-	-	
26	1	-	-	A	0.9	-	-	
27	-	-	2		-	-	2.6	
28	-	-	2		-	-	3.2	
29	-	-	-		-	-	-	
30	-	-	-	A	-	-	-	
31	-	-	-		-	-	-	
32	-	-	-		-	-	-	
33	-	-	-		-	-	-	
34	-	-	-		-	-	-	
35	4	-	-		6.8	-	-	
36		-	-			-	-	

For notes and code see end of table.

Voir notes et code à la fin du tableau.

См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 19 — TABLEAU 19 — ТАБЛИЦА 19

	YUGOSLAVIA			YOUGOSLAVIE			ЮГОСЛАВИЯ	
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность				
	1963	1968	1969		1963	1968	1969	
1	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
2	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
3	...	21	24	A	...	19.7	20.2	
4	...	15	13		...	17.4	13.3	
5	...	-	38		...	-	53.6	
6	...	-	26		...	-	43.4	
7	...	13	0	B	...	6.6	7.1	
8	...	0	5		...	6.1	5.	
9	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
10	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
11	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
12	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
13	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
14	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
15	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
16	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
17	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
18	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
19	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
20	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
21	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
22	...	-	-	A	...	-	-	
				B	...	-	-	
23	...	2	-	A	...	0.4	-	
24	...		-		...		-	
25	...	4	12		...	2.0	7.3	
26	...	3	6		...	2.2	4.4	
27	...	12	6		...	15.2	8.5	
28	...	-	-		...	-	-	
29	...	-	-		...	-	-	
30	...	-	2	A	...	-	0.1	
31	...	-	-		...	-	-	
32	...	-	2		...	-	2.0	
33	...	-	8	A	...	-	8.1	
34	...	-	26		...	-	43.4	
35	...	-	-		...	-	-	
36	...	-	-		...	-	-	

Explanation of code:

A = 1 000 t.
B = 1 000 hp.

(a) Up to 250 tons.
(b) 251-400 tons.
(c) 401-650 tons.
(d) 651 - 1 000 tons.
(e) 1 001 - 1 500 tons.
(f) 1 501 - 3 000 tons.
(g) Only craft actually in use. Due to a new system of licensing, introduced in 1967, data are not comparable with those for previous years.
(h) Excluding sea-going craft. Data relate to the Hungarian Shipping Company (MAHART) only.
(i) Self-propelled barges and self-propelled tankers are included under a single item.
(j) Up to 300 tons.
(k) 301 - 700 tons.
(l) 901 tons and over.

Explication du code:

A = 1 000 t.
B = 1 000 cv.

(a) Jusqu'à 250 tonnes.
(b) 251 - 400 tonnes.
(c) 401 - 650 tonnes.
(d) 651 - 1 000 tonnes.
(e) 1 001 - 1 500 tonnes.
(f) 1 501 - 3 000 tonnes.
(g) Flotte réellement exploitée seulement. Comme une nouvelle réglementation des permis de circulation a été introduite en 1967, les données ne sont pas comparables avec celles des années antérieures.
(h) Non compris les bâtiments de navigation mixte. Les données se réfèrent à la Société de navigation hongroise (MAHART) seulement.
(i) Les automoteurs et les automoteurs-citernes sont compris sous la même rubrique.
(j) Jusqu'à 300 tonnes.
(k) 301 - 700 tonnes.
(l) 901 tonnes et plus.

Объяснение шифра:

A = 1 000 т.
B = 1 000 л.с.

(a) До 250 тонн.
(b) 251 - 400 тонн.
(c) 401 - 650 тонн.
(d) 651 - 1 000 тонн
(e) 1 001 - 1 500 тонн.
(f) 1 501 - 3 000 тонн.
(g) Только флот фактического пользования. В связи с тем, что в 1967 г. введена новая система права на плавание, данные не сопоставимы с соответствующими данными за предыдущие годы.
(h) Исключая суда смешанного судоходства. Данные относятся только к Обществу венгерского судоходства (МАХАРТ).
(i) Самоходные суда и самоходные наливные суда включаются в одну статью.
(j) До 300 тонн.
(k) 301 -700 тонн.
(l) 901 тонн и более.

Inland waterways

Voies navigables intérieures

Внутренние водные пути

19. New or used craft put into service during year, by capacity (1)

19. Bateaux neufs ou usagés mis en service pendant l'année, selon la capacité de charge (1)

19. Новые и подержанные суда, сданные в эксплуатацию в течение года, по грузоподъемности (1)

1	Self-propelled barges				Automoteurs			Самоходные суда
2	Self-propelled tankers				Automoteurs-citernes			Самоходные наливные суда
3	Dumb barges				Chalands et péniches			Баржи и шаланды
4	of which : pushed barges				dont : barges			в том числе : толкаемые баржи
5	Dumb tankers				Bateaux-citernes			Наливные суда
6	of which : pushed tankers				dont : barges-citernes			в том числе : толкаемые наливные суда
7	Tugs				Remorqueurs			Буксиры
8	of which : pusher craft				dont : pousseurs			в том числе : толкачи
9	Craft by carrying capacity	Self-propelled barges	Up to 249 tons	Bateaux selon la capacité de charge	Automoteurs	Jusqu'à 249 tonnes	Суда по грузоподъемности	Самоходные суда — До 249 тонн
10			250– 399 tons			250– 399 tonnes		250– 399 тонн
11			400– 649 tons			400– 649 tonnes		400– 649 тонн
12			650– 999 tons			650– 999 tonnes		650– 999 тонн
13			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes		1 000–1 499 тонн
14			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes		1 500–2 999 тонн
15			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus		3 000 тонн и более
16		Self-propelled tankers	Up to 249 tons		Automoteurs-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		Самоходные наливные суда — До 249 тонн
17			250– 399 tons			250– 399 tonnes		250– 399 тонн
18			400– 649 tons			400– 649 tonnes		400– 649 тонн
19			650– 999 tons			650– 999 tonnes		650– 999 тонн
20			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes		1 000–1 499 тонн
21			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes		1 500–2 999 тонн
22			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus		3 000 тонн и более
23		Dumb barges	Up to 249 tons		Chalands et péniches	Jusqu'à 249 tonnes		Баржи и шаланды — До 249 тонн
24			250– 399 tons			250– 399 tonnes		250– 399 тонн
25			400– 649 tons			400– 649 tonnes		400– 649 тонн
26			650– 999 tons			650– 999 tonnes		650– 999 тонн
27			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes		1 000–1 499 тонн
28			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes		1 500–2 999 тонн
29			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus		3 000 тонн и более
30		Dumb tankers	Up to 249 tons		Bateaux-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		Наливные суда — До 249 тонн
31			250– 399 tons			250– 399 tonnes		250– 399 тонн
32			400– 649 tons			400– 649 tonnes		400– 649 тонн
33			650– 999 tons			650– 999 tonnes		650– 999 тонн
34			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes		1 000–1 499 тонн
35			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes		1 500–2 999 тонн
36			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus		3 000 тонн и более

(1) In general, figures do not reflect changes due to conversion or re-classification of craft.

(1) En général, les chiffres ne reflètent pas les changements dus à la conversion ou à la reclassification des bateaux.

(1) В основном, цифры не отражают изменений происходящих в результате перестройки, или переклассификации судов.

Inland waterways

20. Craft in service at end of 1969, by year of construction

	Year of construction		AUSTRIA AUTRICHE АВСТРИЯ		BELGIUM BELGIQUE БЕЛЬГИЯ		CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ		FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY † RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ		FRANCE FRANCE ФРАНЦИЯ		HUNGARY HONGRIE ВЕНГРИЯ	
			Percentages											
			A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	
1	Self-propelled barges	< 1900	5.6	1.8	4.2	4.1	-	-	14.3	12.1	3.0	2.5	-	
2		1900–1909	-	-	9.8	9.6	-	-	19.6	13.6	2.6	2.3	-	
3		1910–1919	5.6	3.0	12.7	10.6	-	-	14.7	10.6	3.8	3.2	2.4 (d)	3
4		1920–1929	-	-	24.5	23.8	5.2	3.5	16.3	16.4	22.5	20.7	-	
5		1930–1939	-	-	14.0	12.4	6.5	3.6	8.6	8.3	21.2	19.8	4.9 (d)	
6		1940–1949	-	-	7.4	7.1	1.3	0.6	4.6	6.0	10.5	11.6	4.9 (d)	
7		1950–1959	22.2	18.7	14.1	13.8	3.9	2.5	14.2	20.3	28.4	31.7	4.9 (d)	
8		1960 <	66.6	76.5	13.3	18.6	83.1	89.8	7.7	12.7	6.9	7.2	82.9 (e)	8
9		(a)	-	-	0.0	0.0	-	-	-	-	1.1	1.0	-	
10	Self-propelled tankers	< 1900	-	-	2.8	1.8	-	-	1.7	0.8	0.4	0.2		
11		1900–1909	-	-	6.5	5.5	-	-	2.9	1.2	0.4	0.3	(d)	
12		1910–1919	-	-	6.2	3.3	-	-	2.4	0.9	0.5	0.5		
13		1920–1929	12.5	10.2	21.4	16.5	-	-	8.0	3.2	9.3	8.0	(d)	
14		1930–1939	-	-	20.4	16.7	75.0	75.5	9.1	5.7	36.2	31.2		
15		1940–1949	-	-	11.1	9.9	25.0	24.5	11.6	12.2	14.8	16.2	(d)	
16		1950–1959	62.5	61.4	17.6	22.5	-	-	43.2	49.5	33.5	37.1		
17		1960 <	25.0	28.4	11.9	23.4	-	-	21.1	26.5	4.9	6.5	(d)	
18		(a)	-	-	2.1	0.4	-	-	-	-	-	-	(d)	
19	Dumb barges	< 1900	17.7	12.4	10.2	10.0	-	-	22.8	20.7	4.3	2.4	9.1	
20		1900–1909	7.6	5.6	24.0	30.5	2.0	1.5	24.5	21.9	3.6	3.1	3.6	
21		1910–1919	8.2	6.4	26.3	22.1	2.7	1.7	16.8	13.4	4.7	4.8	9.6	
22		1920–1929	8.2	6.9	24.5	21.6	1.0	0.8	15.3	16.9	24.5	18.9	5.1	
23		1930–1939	0.6	0.7	7.4	4.7	6.5	5.0	3.5	3.2	17.7	14.0	7.1	
24		1940–1949	11.4	12.2	3.0	3.0	26.1	22.9	4.1	4.4	4.2	3.0	10.1	
25		1950–1959	33.6	37.6	1.2	2.3	27.8	27.5	4.2	4.6	17.9	16.5	17.3	
26		1960 <	12.7	18.2	3.4	5.8	33.9	40.6	8.8	14.9	22.8	37.2	38.1	
27		(a)	-	-	-	-	-	-	-	-	0.3	0.1	-	
28	Dumb tankers	< 1900	-	-	11.8	13.3	-	-	11.0	8.6	-	-	9.7	
		1900–1909	-	-	11.8	14.4	-	-	18.3	13.9	1.4	0.8	6.5	
30		1910–1919	1.7	1.5	11.8	8.7	-	-	13.4	12.6	1.4	1.0	16.1	
31		1920–1929	18.6	15.8	29.4	21.1	8.0	7.1	19.5	21.5	9.5	4.3	9.7	
32		1930–1939	3.4	3.5	29.4	39.3	52.0	51.7	9.1	5.4	4.0	2.5	6.4	
33		1940–1949	69.5	72.4	-	-	28.0	28.7	12.8	16.8	-	-	3.2	
34		1950–1959	5.1	5.2	-	-	12.0	12.5	5.5	3.1	12.8	15.9	45.2	
35		1960 <	1.7	1.6	5.8	3.2	-	-	10.4	18.0	70.9	75.5	3.2	
36		(a)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
37	Tugs (b)	< 1900	-	-	2.2	2.7	-	-	11.9	10.1	5.6	2.2	-	
38		1900–1909	3.0	0.9	5.5	5.9	-	-	18.2	16.6	3.5	1.3	3.8	
39		1910–1919	3.0	4.3	14.3	12.3	2.7	2.0	9.8	9.4	4.1	3.1	-	
40		1920–1929	3.0	1.1	17.6	16.3	2.7	2.0	17.5	16.9	10.1	5.7	3.8	
41		1930–1939	6.1	1.2	19.8	20.2	12.2	15.8	16.0	11.2	16.8	9.0	5.8	
42		1940–1949	27.3	34.3	9.9	8.9	12.2	8.4	12.1	13.0	6.6	5.2	13.5	
43		1950–1959	24.3	22.8	8.8	7.2	33.8	34.6	8.7	10.4	10.1	11.2	26.9	
44		1960 <	33.3	35.4	5.5	14.2	36.4	37.2	5.8	12.4	39.1	61.4	46.2	
45		(a)	-	-	16.5	12.3	-	-	-	-	4.1	0.9	-	

Explanation of code:

A = Percentage of total number of craft.
B = Percentage of total carrying capacity of craft.

Voies navigables intérieures

20. Bateaux en service à la fin de 1969 par année de construction

ITALY (c) ITALIE (c) ИТАЛИЯ (c)		LUXEMBOURG LUXEMBOURG ЛЮКСЕМБУРГ		NETHERLANDS PAYS-BAS НИДЕРЛАНДЫ		POLAND POLOGNE ПОЛЬША		SWITZERLAND SUISSE ШВЕЙЦАРИЯ		YUGOSLAVIA YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ				
Pourcentages										В процентах		Année de construction Года постройки		
A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B			
-	-	-	-	8.8	6.6	-	-	0.4	0.2	-	-	< 1900	Самоходные суда Automoteurs	1
-	-	7.1	3.5	20.6	14.5	0.6	0.3	0.4	0.3	-	-	1900–1909		2
1.9	1.4	-	-	18.3	14.1	0.6	0.3	0.4	0.6	-	-	1910–1919		3
0.5	0.3	-	-	26.5	22.6	0.6	0.6	11.2	9.0	13.3	4.8	1920–1929		4
26.0	25.4	-	-	9.2	10.2	0.9	0.8	18.6	14.4	13.3	19.0	1930–1939		5
15.4	18.6	7.1	4.6	2.3	4.0	0.6	0.3	19.4	20.2	13.3	31.0	1940–1949		6
10.5	4.7	21.4	18.6	6.3	11.1	4.6	4.4	38.9	42.9	20.0	4.8	1950–1959		7
28.1	32.2	64.3	73.3	7.2	16.6	91.3	92.7	10.7	12.4	6.7	2.4	1960 <		8
17.6	17.4	-	-	0.8	0.3	0.9	0.6	-	-	33.3	38.1	(a)		9
-	-	-	-	0.8	0.2	-	-	-	-	-	-	< 1900	Самоходные наливные суда Automoteurs-citernes	10
-	-	-	-	4.3	1.2	-	-	-	-	-	-	1900–1909		11
-	-	100.0	100.0	5.3	1.5	-	-	-	-	-	-	1910–1919		12
-	-	-	-	15.2	4.8	-	-	6.0	4.7	16.7	27.3	1920–1929		13
-	-	-	-	9.7	6.8	-	-	3.6	2.7	-	-	1930–1939		14
-	-	-	-	6.7	7.3	-	-	32.1	29.1	16.7	9.1	1940–1949		15
18.2	44.6	-	-	27.5	39.1	-	-	42.8	47.3	-	-	1950–1959		16
68.2	53.8	-	-	28.9	38.9	-	-	15.5	16.2	50.0	59.1	1960 <		17
13.6	1.6	-	-	1.6	0.2	-	-	-	-	16.7	4.5	(a)		18
-	-	-	-	6.2	7.4	4.3	4.3	8.5	7.4	11.0	10.6	< 1900	Баржи и шаланды Chalands et péniches	19
1.4(f)	1.4(f)	-	-	14.6	15.7	9.8	10.6	2.8	3.1	7.5	7.8	1900–1909		20
-	-	-	-	15.1	14.1	12.6	16.6	8.5	10.9	12.3	13.1	1910–1919		21
5.2(f)	3.8(f)	-	-	25.7	24.2	2.1	2.5	53.5	52.1	2.9	1.6	1920–1929		22
-	-	-	-	11.1	8.8	4.1	4.6	-	-	2.0	1.8	1930–1939		23
0.6(f)	0.5(f)	-	-	2.3	2.5	0.7	0.8	-	-	5.0	2.3	1940–1949		24
19.6(f)	14.0(f)	-	-	7.0	6.0	12.4	8.8	1.4	1.9	13.9	8.9	1950–1959		25
21.8(f)	54.8(f)	-	-	8.8	18.6	52.6	51.3	25.3	24.6	34.7	44.9	1960 <		26
51.4(f)	25.5(f)	-	-	9.2	2.7	1.4	0.5	-	-	10.7	9.0	(a)		27
-	-	-	-	5.0	2.6	-	-	-	-	1.3	0.8	< 1900	Наливные суда Bateaux-citernes	28
-	-	-	-	10.9	3.5	-	-	9.1	10.0	0.6	0.4	1900–1909		29
-	-	-	-	7.9	5.6	-	-	-	-	13.0	9.2	1910–1919		30
-	-	-	-	28.4	34.4	-	-	9.1	5.3	3.9	2.7	1920–1929		31
-	-	-	-	11.7	12.6	-	-	-	-	2.0	1.4	1930–1939		32
-	-	-	-	6.3	4.6	-	-	45.4	39.1	2.6	2.1	1940–1949		33
11.1(f)	15.4(f)	-	-	8.8	15.2	-	-	18.2	21.8	16.9	15.3	1950–1959		34
-	-	-	-	12.6	18.8	-	-	18.2	23.8	54.5	64.1	1960 <		35
88.9(f)	84.6(f)	-	-	8.4	2.7	-	-	-	-	5.2	4.0	(a)		36
-	-	-	-	1.8	1.6	0.8	0.7	-	-	1.6	0.8	< 1900	Буксиры (b) Remorqueurs	37
-	-	-	-	6.7	6.0	3.9	3.2	13.3	7.4	0.8	0.8	1900–1909		38
-	-	-	-	11.7	9.5	3.5	3.0	6.7	5.9	4.7	7.6	1910–1919		39
0.9(g)	0.4(g)	-	-	20.0	18.4	1.2	1.2	26.7	23.5	4.0	2.1	1920–1929		40
-	-	-	-	15.7	11.9	5.0	4.3	6.7	17.6	5.1	3.6	1930–1939		41
6.3(g)	5.1(g)	-	-	13.7	14.3	10.9	13.3	20.0	38.2	13.8	12.9	1940–1949		42
14.4(g)	17.1(g)	-	-	16.9	19.7	7.0	6.8	13.3	5.4	22.5	13.0	1950–1959		43
15.3(g)	14.7(g)	-	-	8.7	16.5	66.1	66.5	13.3	2.0	36.8	52.6	1960 <		44
65.1(g)	62.7(g)	-	-	4.8	2.1	1.6	1.0	-	-	10.7	6.6	(a)		45

Signification du code:
A = Pourcentage du nombre total des bâtiments.
B = Pourcentage de la capacité totale des bâtiments.

Объяснение шифра:
A = В процентах от общего числа судов.
B = В процентах от общей грузоподъемности судов.

(a) Unknown.
(b) B relates to power.
(c) Position at end of 1968.
(d) Self-propelled barges and self-propelled tankers are included under a single item.
(e) Including one pusher craft.
(f) Excluding pushed craft.
(g) Excluding pusher craft.

(a) Inconnu.
(b) B se réfère à la puissance.
(c) Situation à la fin de 1968.
(d) Les automoteurs et les automoteurs-citernes sont compris sous la même rubrique.
(e) Y compris un pousseur.
(f) Non compris les barges.
(g) Non compris les pousseurs.

(a) Неизвестен.
(b) В относится к мощности.
(c) По состоянию к концу 1968 года.
(d) Самоходные суда и самоходные наливные суда включаются в одну статью.
(e) Включая один толкач.
(f) Исключая толкаемые суда.
(g) Исключая толкачи.

(1) Буксиры: (B) относящиеся к мощности (л.с.).
(2) Неизвестен.

Внутренние водные пути

20. Суда, находящиеся в эксплуатации к концу 1969 года по году постройки

Inland waterways

21. Freight transport exclusively by inland waterways

			AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ			BELGIUM — BELGIQUE — БЕЛЬГИЯ			CZECHOSLOVAKIA [a] — TCHECOSLOVAQUIE [a] — ЧЕХОСЛОВАКИЯ [a]		
			1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	Goods loaded — Total	1 000 t	1 584	1 904	1 916	38 934	49 825	50 129	2 984	3 038	2 793
2	of which : left the country	1 000 t	1 074	1 342	1 232	16 156	22 657	20 916	806	1 359	1 243
3	Goods unloaded — Total	1 000 t	3 949	5 860	5 170	45 376	64 813	66 139	3 242	2 935	2 543
4	of which : entered the country	1 000 t	3 440	5 298	4 486	22 599	37 644	36 926	1 064	1 256	993
5	Goods in transit	1 000 t	769	865	836	3 268	4 861	5 602	-	-	-
6	Goods carried — Total	1 000t	5 793	8 067	7 238	64 801	93 331	92 657	4 048	4 295	3 786
7	Goods carried — Total	Index	100	139	125	100	144	143	100	106	94
8	Ton-kilometres — Total	Million	995	1 285	1 194	4 779	6 651	6 870	...	2 317	1 897
9	of which : in transit	Million	270	304	293	423	594	677	...	-	-
10	Average length of haul per ton	km	172	159	165	74	71	74	...	539	501

			GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC [b] — RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE [b] — ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА [b]			HUNGARY — HONGRIE — ВЕНГРИЯ			ITALY — ITALIE — ИТАЛИЯ		
			1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	Goods loaded — Total	1 000 t	9 887	11 885	10 959	5 719 [c]	8 517 [c]	8 326 [c]	...	...	...
2	of which : left the country	1 000 t	1 347	2 824	2 494	433 [d]	582 [d]	580 [d]	...	...	...
3	Goods unloaded — Total	1 000 t	9 631	10 257	9 773	6 273 [c]	8 756 [c]	8 512 [c]	...	...	...
4	of which : entered the country	1 000 t	1 091	1 196	1 308	874 [d]	813 [d]	753 [d]	...	...	...
5	Goods in transit	1 000 t	8	61	139	4 031	5 162	3 824	...	...	...
6	Goods carried — Total	1 000 t	10 986	13 142	12 406	...	2 786 [d]	2 771 [d]	3 209	4 388	...
7	Goods carried — Total	Index	100	120	113	...	...	...	100	137	...
8	Ton-kilometres — Total	Million	2 003	2 443	2 143	1 378 [d]	1 503 [d]	1 376 [d]	...	...	...
9	of which : in transit	Million	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	Average length of haul per ton	km	182	186	196	...	540 [d]	497 [d]	...	...	...

			POLAND — POLOGNE — ПОЛЬША			ROMANIA [e] — ROUMANIE [e] — РУМЫНИЯ [e]			SWITZERLAND — SUISSE — ШВЕЙЦАРИЯ		
			1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	Goods loaded — Total	1 000 t	3 193	6 434	6 173	...	...	...	323	321	309
2	of which : left the country	1 000 t	118	187	175	...	...	...	321	320	309
3	Goods unloaded — Total	1 000 t	3 095	6 340	6 060	...	...	...	7 960	7 515	7 738
4	of which : entered the country	1 000 t	20	93	62	...	...	...	7 960	7 515	7 737
5	Goods in transit	1 000 t	116	247	207	...	...	...	186	284	268
6	Goods carried — Total	1 000 t	3 329	6 774	6 318	2 652	3 543	3 543	8 469	8 120	8 315
7	Goods carried — Total	Index	100	203	190	100	134	134	100	96	98
8	Ton-kilometres — Total	Million	926	2 021	1 442	1 129	1 280	1 165	36.7	39.1	41.1
9	of which : in transit	Million	74	162	121	...	...	...	1.3	2.0	1.9
10	Average length of haul per ton	km	278	308	228	426	361	370	4.3	4.8	5.0

			UKRAINIAN S.S.R. [f][g] — R.S.S. d'UKRAINE [f][g] — УКРАИНСКАЯ ССР [f][g]			UNITED KINGDOM — ROYAUME-UNI — СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО			YUGOSLAVIA — YOUGOSLAVIE — ЮГОСЛАВИЯ		
			1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	Goods loaded — Total	1 000 t	...	...	...	9 258	7 434	6 809	5 950	11 052	12 144
2	of which : left the country	1 000 t	...	...	...	...	...	...	784	1 308	1 018
3	Goods unloaded — Total	1 000 t	...	...	...	9 258	7 434	6 809	6 085	11 855	12 864
4	of which : entered the country	1 000 t	...	...	...	...	...	...	891	2 111	1 738
5	Goods in transit	1 000 t	...	...	...	...	...	...	3 964	5 451	4 233
6	Goods carried — Total	1 000 t	14 160	23 535	25 337	9 258	7 434 [P]	6 809	10 805	18 614	18 115
7	Goods carried — Total	Index	100	166	179	100	80	74	100	172	168
8	Ton-kilometres — Total	Million	3 619	5 271	5 549	242	155 [P]	140	3 518	5 318	4 279
9	of which : in transit	Million	...	...	...	...	...	...	...	3 190	2 471
10	Average length of haul per ton	km	256	223	218	26	21	21	326	286	236

Voies navigables intérieures Внутренние водные пути

21. Transport de marchandises par voie navigable intérieure uniquement 21. Грузовые перевозки только по внутренним водным путям

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ			FRANCE FRANCE		ФРАНЦИЯ						
1963	1968	1969	1963	1968	1969						
115 693	152 849	151 322	60 972	82 857	90 197	1	Marchand. chargées — Total	1 000 t	←	Погруженные грузы — Всего	1000 т
30 698	52 772	50 253	9 115	20 601	21 882	2	dont : sorties du pays			в том числе: вывезенные из страны	
130 122	169 872	172 667	60 066	74 195	81 300	3	Marchand. décharg. — Total		→	Выгруженные грузы — Всего	
45 127	69 795	71 598	8 209	11 939	12 985	4	dont : entrées dans le pays			в том числе: ввезенные в страну	
6 506	10 683	10 879	7 657	6 956	7 023	5	Marchandises en transit			Грузы сквозным транзитом	
167 326	233 328	233 800	76 838	101 752	110 205	6	Marchandises transportées — Total	1 000 t		Перевезенные грузы — Всего	1000 т
100	139	140	100	132	143	7		Indice			Индекс
39 513	47 932	47 650	11 358	13 235	14 601	8	Tonnes-km — Total	Million		Тонно-километры — Всего	Миллионы
4 086	6 062	6 175	1 396	1 268	1 287	9	dont : en transit			в том числе: сквозным транзит.	
236	205	204	148	130	133	10	Parcours moyen d'une tonne	km		Средн. расст. перевозки одной тонны	км

LUXEMBOURG LUXEMBOURG		ЛЮКСЕМБУРГ	NETHERLANDS PAYS-BAS		НИДЕРЛАНДЫ						
–	561	564	109 577	168 239	167 528	1	Marchand. chargées — Total	1 000 t	←	Погруженные грузы — Всего	1000 т
–	561	564	48 858	73 439	77 028	2	dont : sorties du pays			в том числе: вывезенные из страны	
–	570	689	82 997	139 281	134 061	3	Marchand. décharg. — Total		→	Выгруженные грузы — Всего	
–	570	689	22 278	44 481	43 561	4	dont : entrées dans le pays			в том числе: ввезенные в страну	
–	4 967	6 762	19 588	29 497	25 913	5	Marchandises en transit			Грузы сквозным транзитом	
–	6 098	8 015	151 443	242 217	237 002	6	Marchandises transportées — Total	1 000 t		Перевезенные грузы — Всего	1000 т
–	...	...	100	160	156	7		Indice			Индекс
–	...	...	20 201	31 044	30 077	8	Tonnes-km — Total	Million		Тонно-километры — Всего	Миллионы
–	...	...	4 112	6 116[r]	5 400	9	dont : en transit			в том числе: сквозным транзит.	
–	...	...	133	128	127	10	Parcours moyen d'une tonne	km		Средн. расст. перевозки одной тонны	км

USSR (1)(2) URSS (1)(2)		СССР (1)(2)	BYELORUSSIAN S.S.R. (1)(2) R.S.S. de BIELORUSSIE (1)(2)		БЕЛОРУССКАЯ ССР (1)(2)						
...	...	...	...	...	...	1	Marchand. chargées — Total	1 000 t	←	Погруженные грузы — Всего	1000 т
...	...	...	...	...	...	2	dont : sorties du pays			в том числе: вывезенные из страны	
...	...	...	...	...	...	3	Marchand. décharg. — Total		→	Выгруженные грузы — Всего	
...	...	...	...	...	...	4	dont : entrées dans le pays			в том числе: ввезенные в страну	
...	...	...	...	...	...	5	Marchandises en transit			Грузы сквозным транзитом	
239 500	322 500	332 700	2 607	4 526	4 811	6	Marchandises transportées — Total	1 000 t		Перевезенные грузы — Всего	1000 т
100	135	139	100	174	185	7		Indice			Индекс
114 500	155 400	160 100	948	1 245	1 257	8	Tonnes-km. — Total	Million		Тонно-километры — Всего	Миллионы
...	...	...	...	...	...	9	dont : en transit			в том числе: сквозным транзит.	
478	482	481	364	275	261	10	Parcours moyen d'une tonne	km		Средн. расст. перевозки одной тонны	км

						1	Marchand. chargées — Total	1 000 t	←	Погруженные грузы — Всего	1000 т
						2	dont : sorties du pays			в том числе: вывезенные из страны	
						3	Marchand. décharg. — Total		→	Выгруженные грузы — Всего	
						4	dont : entrées dans le pays			в том числе: ввезенные в страну	
						5	Marchandises en transit			Грузы сквозным транзитом	
						6	Marchandises transportées — Total	1 000 t		Перевезенные грузы — Всего	1000 т
						7		Indice			Индекс
						8	Tonnes-km — Total	Million		Тонно-километры — Всего	Миллионы
						9	dont : en transit			в том числе: сквозным транзит.	
						10	Parcours moyen d'une tonne	km		Средн. расст. перевозки одной тонны	км

NOTES TO TABLE 21

(a) Transport by Czechoslovak shipping undertakings for Oder-Elbe and the Danube, at home and abroad.

(b) Transport by shipping undertakings of the German Democratic Republic and by craft of other countries or territories chartered by the Shipping Administration of the German Democratic Republic (VEB Deutsche Binnenreederei).

(c) All ships; in Danube ports only.

(d) Transport by Hungarian shipping undertakings at home and abroad.

(e) Transport by Romanian shipping undertakings at home and abroad.

(f) Data relating to the Byelorussian and Ukrainian SSR are included in those for the USSR.

(g) Including transport of timber which amounted to 73.8 million tons and 29 800 million ton-km in 1963 and 73.3 million tons in 1968 in the USSR.

NOTES DU TABLEAU 21

(a) Transports effectués par les entreprises tchècoslovaques de navigation sur l'Oder-Elbe et sur le Danube, à l'intérieur du pays et à l'étranger.

(b) Transports effectués par les entreprises de navigation de la République démocratique allemande et par des bateaux d'autres pays ou territoires affrétès par l'Administration de navigation de la République démocratique allemande (VEB Deutsche Binnenreederei).

(c) Tous les bateaux; seulement les ports du Danube.

(d) Transports effectués par les entreprises hongroises de navigation à l'intérieur du pays et à l'étranger.

(e) Transports effectués par les entreprises roumaines de navigation à l'intérieur du pays et à l'étranger.

(f) Les données relatives aux RSS de la Biélorussie et de l'Ukraine sont comprises dans celles de l'URSS.

(g) Y compris le flottage du bois, qui était de 73,8 millions de tonnes et de 29 800 millions de tonnes-km en 1963 et de 73,3 millions de tonnes en 1968 en URSS.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 21

(a) Перевозки, осуществляемые чехословацкими судоходными предприятиями по Одре-Эльбе и Дунаю, в стране и заграницей.

(b) Перевозки, осуществляемые судоходными предприятиями Германской Демократической Республики и судами других стран и территорий, зафрахтованными администрацией внутреннего судоходства Германской Демократической Республики (VEB Deutsche Binnenreederei).

(c) Все суда; только дунайские порты.

(d) Перевозки, осуществляемые венгерскими судоходными предприятиями в стране и заграницей.

(e) Перевозки, осуществляемые румынскими судоходными предприятиями в стране и заграницей.

(f) Данные по Белорусской и Украинской ССР включены в данные по СССР.

(g) Включая лесосплав, который составил в СССР 73,8 млн. тонн и 29 800 млн тонно-км в 1963 году, и 73 млн. тонн в 1968 году.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

22. Internal freight transport by ranges of distance[a]
22. Transports internes de marchandises par paliers de distance[a]
22. Внутренние грузовые перевозки по расстоянию[a]

Country / Pays / Страна	Ranges of distance / Paliers de distance / Расстояния km / км	Unit / Unité / Единица	Tons / Tonnes / Тонны 1963	Tons / Tonnes / Тонны 1968	Tons / Tonnes / Тонны 1969	Ton-kilometres / Tonnes-kilomètres / Тонно-километры 1963	Ton-kilometres / Tonnes-kilomètres / Тонно-километры 1968	Ton-kilometres / Tonnes-kilomètres / Тонно-километры 1969
AUSTRIA AUTRICHE АВСТРИЯ	Total - Всего	10^6	0.5	0.6	0.7	65	100	126
	1 - 49	%	37.3	13.2	10.7	2.0	0.5	0.4
	50 - 149	%	6.5	6.5	5.0	6.5	4.7	3.5
	150 - 299	%	56.2	80.3	84.3	91.5	94.8	96.1
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	Total - Всего	10^6	84.4	100.1	101.1	18 822	19 184	18 885
	1 - 49	%	14.7	16.5	17.2	1.3	1.9	2.1
	50 - 149	%	24.6	31.3	32.0	10.7	15.7	16.7
	150 - 299	%	28.4	29.4	29.6	28.9	33.0	34.2
	300 - 499	%	27.2	18.8	17.6	45.2	36.4	35.1
	500 - 699	%	4.3	3.2	3.0	10.9	9.6	9.1
	700 <	%	0.8	0.8	0.6	3.0	3.4	2.8
FRANCE FRANCE ФРАНЦИЯ	Total - Всего	10^6	51.9	62.3	68.3	7 778	8 229	9 059
	1 - 49	%	32.0	35.2	34.4	3.6	4.4	4.3
	50 - 149	%	29.8	29.8	29.6	19.7	22.9	22.6
	150 - 299	%	20.3	22.3	23.4	28.8	34.2	35.1
	300 - 499	%	15.0	10.5	10.7	35.8	28.7	28.8
	500 - 699	%	2.3	1.8	1.6	8.9	7.6	7.1
	700 <	%	0.6	0.4	0.3	3.2	2.2	2.1
NETHERLANDS PAYS-BAS НИДЕРЛАНДЫ	Total - Всего	10^6	60.7	94.8	...	5 805	8 770	...
	1 - 49	%	33.4	34.4	...	8.8	9.2	...
	50 - 149	%	43.6	47.2	...	39.2	48.0	...
	150 - 299	%	21.9	17.5	...	48.0	39.4	...
	300 <	%	1.1	0.9	...	4.0	3.4	...
POLAND POLOGNE ПОЛЬША	Total - Всего	10^6	3.2	6.5	6.2	926	1 833	1 410
	1 - 49	%	30.4	29.8	37.5	1.7	1.3	2.1
	50 - 149	%	20.2	27.7	27.6	5.9	7.6	7.2
	150 - 299	%	7.6	4.1	3.9	6.0	3.3	3.8
	300 - 499	%	13.0	7.0	4.1	20.7	10.2	6.5
	500 - 699	%	27.0	21.1	11.9	60.8	49.2	33.4
	700 <	%	1.8	10.3	15.0	4.9	28.4	47.0
YUGOSLAVIA YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ	Total - Всего	10^6	5.2	13.2	11.1	...	2 128	1 090
	1 - 49	%	21.0	24.4	30.8	...	2.0	4.8
	50 - 149	%	46.0	39.4	50.5	...	18.8	39.0
	150 - 299	%	19.0	16.6	11.7	...	22.2	23.4
	300 - 499	%	8.0	12.4	4.3	...	29.5	16.0
	500 - 699	%	5.0	6.6	2.3	...	25.6	14.6
	700 <	%	1.0	0.6	0.4	...	1.9	2.2

(a) Internal transport in full craft loads only.

(a) Transports internes en bateaux complets seulement.

(a) Внутренние перевозки только в полной нагрузке судна.

International rivers
Fleuves internationaux
Международные реки

23. Freight transport on the Rhine
23. Transport de marchandises sur le Rhin
23. Грузовые перевозки по Рейну

Item				1963	1968	1969	Rubrique			Статья		
				1000 t - 1 000 т								
1	Total goods carried			187 759	267 948	265 386	Total de marchandises transportées			Все перевезенные грузы		
2	International transport	Goods carried — Total		88 213	142 648	...	Transport international	Marchandises transportées — Total		Международные перевозки	Перевезенные грузы — Всего	
3		Over the frontier between the Netherlands and the Federal Republic of Germany		66 612	108 943	108 844		Ayant franchi la frontière entre les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne			Через границу между Нидерландами и Федеративной Республикой Германии	
4		of which	Downstream	22 977	47 702 r	45 221		dont	Vers l'aval		в том числе	Вниз по течению
5			Upstream	43 635	61 241 r	63 623			Vers l'amont			Вверх по течению
6		Between the Federal Republic of Germany, France and Switzerland via the Rhine		9 126	15 780	...		Entre la République fédérale d'Allemagne, la France et la Suisse par le Rhin			Между Федеративной Республикой Германии, Францией и Швейцарией по Рейну	
7		Carried only on the Netherlands section of the Rhine		12 475	17 925	17 400		N'ayant emprunté que le secteur néerlandais du Rhin			Только по нидерландскому участку Рейна	
8	Internal transport	Goods carried — Total		99 546	125 300	...	Transport interne	Marchandises transportées — Total		Внутренние перевозки	Перевезенные грузы — Всего	
9		Between ports of the Federal Republic of Germany		57 046	60 700	...		Entre ports de la République fédérale d'Allemagne			Между портами Федеративной Республики Германии	
10		Between Netherlands ports		42 500	64 600	61 500		Entre ports néerlandais			Между нидерландскими портами	
				Millions — Миллионы								
11	Total ton-kilometres			38 783	50 534 r	...	Total de tonnes-kilomètres			Все тонно-километры		

International rivers
Fleuves internationaux
Международные реки

24. Freight transport on the Danube
24. Transport de marchandises sur le Danube
24. Грузовые перевозки по Дунаю

Country	Pays	Страна	Code Шифр	1963	1968	1969
				1000 t - 1 000 т		
AUSTRIA	AUTRICHE	АВСТРИЯ	A	509	562	684
			B	1 074	1 342	1 232
BULGARIA	BULGARIE	БОЛГАРИЯ	A	1 349	3 984	4 123
			B	413	905	664
CZECHOSLOVAKIA	TCHECOSLOVAQUIE	ЧЕХОСЛОВАКИЯ	A	695	1 737	2 180
			B	902	1 317	1 334
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY	RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE	ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	A	365	867	776
			B	1 131	1 576	1 463
HUNGARY	HONGRIE	ВЕНГРИЯ	A	5 185	7 425	7 171
			B	535	1 091	1 155
ROMANIA	ROUMANIE	РУМЫНИЯ	A	2 210	4 366	4 238
			B	1 929	2 701	1 679
USSR	URSS	СССР	A	2 640	4 093	4 008
			B	4 630	7 969	7 981
YUGOSLAVIA	YOUGOSLAVIE	ЮГОСЛАВИЯ	A	3 684	6 439	6 975
			B	784	1 308	1 118
Total	Total	Всего	A	16 637	29 473	30 155
			B	11 398	18 209	16 626
Goods entered by sea	Marchandises entrées par mer	Грузы ввезенные по морю		771	1 368	1 249
Total transport	Ensemble des transports	Все перевозки		28 806	49 050	48 030
Index	Indice	Индекс		100	170	167

Explanation of code:

A = Internal transport; goods carried between the ports of the country.

B = International transport; goods which have been loaded in the country and have left it with a destination in another country, whether Danubian or not.

Explication du code:

A = Transport interne; marchandises transportées entre les ports du pays.

B = Transport international; marchandises chargées dans le pays et sorties du pays à destination d'un autre pays danubien ou non danubien.

Объяснение шифра:

A = Внутренние перевозки; грузы, перевезенные между портами страны.

B = Международные перевозки; грузы, загруженные в стране и вывезенные из страны и направленные в другие придунайские и непридунайские страны.

International rivers
Fleuves internationaux
Международные реки

25. International freight transport on the Danube [a]
25. Transport international de marchandises sur le Danube [a]
25. Международные грузовые перевозки по Дунаю [a]

Unit : 1000 t — Unité : 1000 t — Единица : 1000 т

Country of origin / Pays de provenance / Страна происхождения ↓	Country of destination / Pays de destination / Страна назначения →		AUSTRIA AUTRICHE АВСТРИЯ	BULGARIA BULGARIE БОЛГАРИЯ	CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	HUNGARY HONGRIE ВЕНГРИЯ	ROMANIA ROUMANIE РУМЫНИЯ	USSR URSS СССР	YUGOSLAVIA YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ	Other countries Autres pays Другие страны	Total exports Total des exportations Весь экспорт
AUSTRIA AUTRICHE АВСТРИЯ		1963		6	95	627	223	1	32	68	22	1 074
		1968		41	-	716	169	67	153	111	-	1 257
		1969		25	6	770	169	115	115	20	-	1 220
BULGARIA BULGARIE БОЛГАРИЯ		1963	23		34	7	64	34	245	6	-	413
		1968	250		39	41	5	4	554	27	8	928
		1969	39		28	41	5	-	523	28	1	665
CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ		1963	240	246		3	103	205	38	67	-	902
		1968	623	175		41	85	112	95	51	-	1 182
		1969	791	79		32	94	8	79	63	-	1 146
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ		1963	1 015	7	-		78	3	8	20	-	1 131
		1968	1 358	17	-		49	9	-	63	-	1 496
		1969	1 276	65	1		40	26	1	40	-	1 452
HUNGARY HONGRIE ВЕНГРИЯ		1963	147	40	1	237		5	44	5	55	534
		1968	611	52	-	300		18	118	30	5	1 134
		1969	583	56	-	311		-	133	65	4	1 152
ROMANIA ROUMANIE РУМЫНИЯ		1963	169	372	305	56	44		152	280	551	1 929
		1968	254	334	461	114	71		-	334	1 773	3 341
		1969	212	283	400	96	42		1	367	876	2 277
USSR URSS СССР		1963	1 431	871	680	-	567	314		502	265	4 630
		1968	1 748	2 907	527	29	887	9		1 495	532	8 134
		1969	1 335	3 197	220	2	920	-		1 155	378	7 207
YUGOSLAVIA YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ		1963	352	-	19	301	6	3	103		-	784
		1968	454	320	75	383	56	85	173		-	1 546
		1969	247	47	128	392	58	-	134		-	1 006
Other countries Autres pays Другие страны		1963	-	-	-	-	12 [b] r	-	192 [b] r	-		204 r
		1968	-	42	-	-	9	990	384	-		1 425
		1969	-	32	-	-	14	104	449	-		599
Total imports Total des importations Весь импорт		1963	3 377	1 542	1 134	1 231	1 097 r	565	814 r	948	893	11 601 r
		1968	5 298	3 888	1 102	1 624	1 331	1 294	1 477	2 111	2 318	20 443
		1969	4 486	3 784	783	1 644	1 342	253	1 435	1 738	1 259	16 724

(a) For 1963 data are based on information from countries or origin, for 1968 and 1969 from countries of destination.

(b) Based on information from countries of destination.

(a) Les données pour 1963 sont basées sur les informations fournies par les pays de provenance; celles pour 1968 et 1969 sur les informations par les pays de destination.

(b) Données basées sur les informations fournies par les pays de destination.

(a) Данные за 1963 год основываются на информации, полученной от страны происхождения, а данные за 1968 и 1969 годы от страны назначения.

(b) Данные основываются на информации, полученной от страны назначения.

Sea ports
Ports maritimes
Морские порты

26. Goods loaded and unloaded at sea ports [a]
26. Marchandises chargées et déchargées dans les ports maritimes [a]
26. Грузы, погруженные и выгруженные в морских портах [a]

Country — Pays — Страна	Code Шифр	1963	1968	1969	1968	1969
		10^6 t — 10^6 т			1963 = 100	
BELGIUM - BELGIQUE - БЕЛЬГИЯ	A	16.9	26.1[r]	29.4	154[r]	174
	B	34.7	54.5[r]	61.7	157[r]	178
	C	51.6	80.6[r]	91.1	156[r]	176
BULGARIA - BULGARIE - БОЛГАРИЯ	A	1.2	1.9	2.2	168	191
	B	3.9	10.4	11.7	266	297
	C	5.1	12.4	13.9	244	273
CYPRUS - CHYPRE - КИПР	A	1.4	1.5	1.6	110	114
	B	0.9	1.0	1.2	109	131
	C	2.3	2.6	2.8	110	121
DENMARK - DANEMARK - ДАНИЯ [b]	A	4.6	5.3	6.2	116	136
	B	20.2	25.8	28.7	127	142
	C	24.8	31.1	34.9	125	141
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE [c] ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	A	17.4	24.1	24.8	139	143
	B	69.8	87.5	95.5	125	137
	C	87.2	111.6	120.4	128	138
FINLAND - FINLANDE - ФИНЛЯНДИЯ	A	10.0	10.8	12.0	107	120
	B	10.1	16.0	18.4	159	183
	C	20.1	26.7	30.5	133	152
FRANCE - FRANCE - ФРАНЦИЯ	A	18.0	24.2	25.6	134	142
	B	81.4	126.7	143.7	156	177
	C	99.4	150.9	169.3	152	170
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC RÉPUBLIQUE DEMOCRATIQUE ALLEMANDE ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА	A	1.8	3.2	2.7	172	145
	B	5.7	6.4	7.8	112	136
	C	7.5	9.6	10.4	127	138
GREECE - GRÈCE - ГРЕЦИЯ	A	2.3	3.9	4.1	172	182
	B	7.5	10.5	12.0	141	161
	C	9.8	14.4	16.2	148	166
ICELAND - ISLANDE - ИСЛАНДИЯ	A	0.4	0.3	...	68	...
	B	0.7	0.9	...	126	...
	C	1.1	1.2	...	106	...
ITALY - ITALIE - ИТАЛИЯ	A	13.3	31.6	32.5	238	244
	B	90.8	169.1	182.7	186	201
	C	104.2	200.7	215.2	193	207
MALTA - MALTE - МАЛЬТА	A	0.04	0.07[r]	0.07	160[r]	157
	B	0.61	0.93	0.99	153	163
	C	0.65	1.00	1.05	153	163
NETHERLANDS - PAYS-BAS - НИДЕРЛАНДЫ [c]	A	27.3	40.5	47.8	148	175
	B	103.1	151.5	172.4	147	167
	C	130.5	192.0	220.2	147	169
NORWAY - NORVÈGE - НОРВЕГИЯ [d]	A	22.3	36.0	36.8	162	165
	B	11.8	17.1	17.5	145	149
	C	34.1	53.2	54.4	156	159

For notes and code see end of table. Voir code et notes à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

Sea ports
Ports maritimes
Морские порты

26. Goods loaded and unloaded at sea ports [a]
26. Marchandises chargées et déchargées dans les ports maritimes [a]
26. Грузы, погруженные и выгруженные в морских портах [a]

Country — Pays — Страна	Code Шифр	1963	1968	1969	1968	1969
		10^6 t — 10^6 т			1963 = 100	
POLAND - POLOGNE - ПОЛЬША [c][e]	A	12.4	21.7	22.3	174	179
	B	10.4	10.2	10.0	98	96
	C	22.8	31.8	32.3	140	142
PORTUGAL - PORTUGAL - ПОРТУГАЛИЯ [f][g]	A	2.6	2.6	...	100	...
	B	4.7	6.3	6.7	135	143
	C	7.3	8.9	...	122	...
SPAIN - ESPAGNE - ИСПАНИЯ [f]	A	8.8	14.7	15.0	167 r	171
	B	25.9	45.4	50.0	175	193
	C	34.7	60.1	65.0	173	187
SWEDEN - SUÈDE - ШВЕЦИЯ	A	18.4	27.3	27.7	148	150
	B	27.6	42.0	42.5	152	154
	C	46.0	69.3	70.1	151	152
TURKEY - TURQUIE - ТУРЦИЯ [h]	A	2.1	2.6	2.9	123	134
	B	5.2	7.1	7.7	136	147
	C	7.4	9.7	10.5	132	143
UNITED KINGDOM - ROYAUME-UNI - СОЕД. КОРОЛЕВСТВО [i]	A	39.1	41.1	44.0	105	112
	B	137.2	177.8	185.0	130	135
	C	176.3	218.9	229.0	124	130
YUGOSLAVIA - YOUGOSLAVIE - ЮГОСЛАВИЯ	A	2.9	4.2	4.1	146	142
	B	7.1	8.6	8.8	122	125
	C	9.9	12.8	12.9	129	130

Explanation of code:

A = Goods loaded.
B = Goods unloaded.
C = A + B.

(a) Excluding coastwise transport.
(b) Excluding international ferry traffic and traffic with Faerø Islands and Greenland.
(c) Including transshipments.
(d) Excluding transit transport (other than Swedish iron ore, 21 491 000 tons loaded in Narvik in 1968 and 21 534 000 tons in 1969), packing and re-exports.
(e) Including bunkers.
(f) Including traffic with overseas provinces.
(g) Including floating appliances and passengers' luggage.
(h) Excluding timber and livestock.
(i) Estimates. Including goods imported and exported other than by sea.

Explication du code:

A = Marchandises chargées.
B = Marchandises déchargées.
C = A + B.

(a) Non compris le cabotage.
(b) Non compris le trafic international par ferry et le trafic avec les îles Féroe et Groenland.
(c) Y compris les transbordements.
(d) Non compris les transports en transit (sauf le minerai de fer suédois, 21 491 000 tonnes chargées à Narvik en 1968 et 21 534 000 tonnes en 1969), emballage et réexportations.
(e) Y compris la soute.
(f) Y compris le trafic avec les provinces d'outre-mer.
(g) Y compris les engins flottants et les bagages des voyageurs.
(h) Non compris le bois et le bétail.
(i) Estimations. Y compris importations et exportations autrement que par mer.

Объяснение шифра:

A = Погруженные грузы.
B = Выгруженные грузы.
C = A + B.

(a) Исключая каботаж.
(b) Исключая международные паромные перевозки и перевозки между Данией и Фарерскими островами и Гренландией.
(c) Включая перегрузку.
(d) Исключая транзитные перевозки (кроме шведской железной руды: 21 491 000 тонн, погруженных в Нарвике в 1968 году и 21 534 000 тонн в 1969 году), упаковки и реэкспорт.
(e) Включая бункера.
(f) Включая перевозки в заморские провинции.
(g) Включая погрузки морского груза и багажа пассажиров.
(h) Исключая лесоматериал и скот.
(i) Оценочные данные. Включая грузы, импортируемые и экспортируемые иным путем, кроме морского.

Combined transport
Transports combinés
Смешанные перевозки

27. Number of containers owned or approved by railway administrations [a]
27. Nombre de containers appartenant aux administrations ferroviaires ou agréées par celles-ci [a]
27. Число контейнеров, принадлежащих управлениям железных дорог или допускаемых ими к перевозке [a]

Code Шифр	Large and medium containers — Grands containers et containers moyens — Большие и средние контейнеры						Small containers — Petits containers — Малые контейнеры		
	Total — Всего			of which : fitted for special conveyance — dont : à porteur aménagé — в том числе : со специальными приспособлениями для их перемещения					
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
			AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ						
A	3	8	8	–	–	–	3 847	4 169 r	4 170
B	–	–	–	–	–	–	3 847	4 162 r	4 163
C	3	8	8	–	–	–	–	7 r	7
			BELGIUM — BELGIQUE — БЕЛЬГИЯ						
A	4 108	3 200	4 347	1 584	1 024	1 326	2 011	2 055	2 029
B	1 584	1 024	946 (b)	1 584	1 024	946	1 960	2 039	2 013
C	2 524	2 176	3 401 (b)	–	–	380	51	16	16
			DENMARK — DANEMARK — ДАНИЯ						
A	–	–	90	–	–	–	2 383	2 794	2 716
B	–	–	–	–	–	–	2 379	2 794	2 716
C	–	–	90	–	–	–	4	–	–
			FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ						
A	24 103	32 569	42 619	24 019	27 487	26 906	101 164	113 177	112 905
B	22 684	24 294	24 294	22 644	24 294	23 684	98 738	109 210	108 210
C	1 419	8 275	18 325	1 375	3 193	3 222	2 426	3 967	4 695
			FINLAND — FINLANDE — ФИНЛЯНДИЯ						
A	180	642	790	–	–	–	510	592	564
B	30	492	640	–	–	–	510	592	564
C	150	150	150	–	–	–	–	–	–
			FRANCE — FRANCE — ФРАНЦИЯ						
A	63 200	128 670	135 531	–	–	–	23 800	22 790	22 785
B	16 000	18 240	18 121	–	–	–	8 900	8 820	8 814
C	47 200	110 430	117 410	–	–	–	14 900	13 970	13 971
			GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC — RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE — ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА						
A	84	...	3 209	...	...	143	25 545	...	...
B	84	...	3 209	...	...	143	25 545	...	...
C	–	...	–	...	...	–	–	...	...
			GREECE — GRÈCE — ГРЕЦИЯ						
A	22	312	237	–	312	237	–	–	–
B	22	312	237	–	312	237	–	–	–
C	–	–	–	–	–	–	–	–	–
			HUNGARY — HONGRIE — ВЕНГРИЯ						
A	16	–	–	–	–	–	6 242	7 477	7 812
B	16	–	–	–	–	–	6 242	7 477	7 812
C	–	–	–	–	–	–	–	–	–
			IRELAND — IRLANDE — ИРЛАНДИЯ						
A	...	1 014	603	...	–	–	...	243	243
B	...	1 014	603	...	–	–	...	243	243
C	...	–	–	...	–	–	...	–	–
			ITALY — ITALIE — ИТАЛИЯ						
A	2 767	3 494	3 632	–	–	–	5 555	7 303	6 601
B	117	117	113	–	–	–	1 655	1 653	1 653
C	2 650	3 377	3 518	–	–	–	3 900	5 650	4 948
			LUXEMBOURG — LUXEMBOURG — ЛЮКСЕМБУРГ						
A	–	–	–	–	–	–	77	112	127
B	–	–	–	–	–	–	77	112	127
C	–	–	–	–	–	–	–	–	–

For notes and code see end of table. Voir notes et code à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

Combined transport

Transports combinés

Смешанные перевозки

27. Number of containers owned or approved by railway administrations [a]

27. Nombre de containers appartenant aux administrations ferroviaires ou agréées par celles-ci [a]

27. Число контейнеров, принадлежащих управлениям железных дорог или допускаемых ими к перевозке [a]

Code Шифр	Large and medium containers — Grands containers et containers moyens — Большие и средние контейнеры						Small containers — Petits containers — Малые контейнеры		
	Total — Всего			of which : fitted for special conveyance — dont : à porteur aménagé — в том числе : со специальными приспособлениями для их перемещения					
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
			NETHERLANDS — PAYS-BAS — НИДЕРЛАНДЫ						
A	2 071	1 497	1 486	1 640	70	70	398	325	210
B	1 640	621	610	1 640	70	70	398	325	210
C	431	876	876	–	–	–	–	–	–
			NORWAY — NORVÈGE — НОРВЕГИЯ						
A	8	77	98	–	69	90	1 021	1 552	1 552
B	8	18	18	–	10	10	1 000	1 153	1 153
C	–	59	80	–	59	80	21	399	399
			POLAND — POLOGNE — ПОЛЬША						
A	2 269	2 400	2 000	–	–	–	16 423	18 500	20 327
B	2 269	2 400	2 000	–	–	–	16 423	18 500	20 327
C	–	–	–	–	–	–	–	–	–
			PORTUGAL — PORTUGAL — ПОРТУГАЛИЯ						
A	–	–	–	–	–	–	890	2 703	3 003
B	–	–	–	–	–	–	890	12	12
C	–	–	–	–	–	–	–	2 691	2 991
			SPAIN — ESPAGNE — ИСПАНИЯ						
A	584	2 005	3 159	–	96	96	–	1 371 [c]	1 343 [c]
B	–	–	400	–	–	–	–	–	–
C	584	2 005	2 759	–	96	96	–	1 371 [c]	1 343 [c]
			SWEDEN — SUÈDE — ШВЕЦИЯ						
A	711	1 272	...	711	1 272	...	10 286	10 561	...
B	711	749	709	711	749	709	9 516	9 778	9 616
C	–	523	...	–	523	...	770	783	...
			SWITZERLAND — SUISSE — ШВЕЙЦАРИЯ						
A	1 09[illegible]	1 134	1 130	451	504	498	6 687	7 668	7 751
B	706	587	563	449	502	496	3 745	4 562	4 708
C	389	547	567	2	2	2	2 942	3 106	3 043
			UNITED KINGDOM — ROYAUME-UNI — СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО						
A	...	5 158	6 061	...	...	...	...	...	...
B	...	5 158 [r]	–	...	...	...	41 436 [r]	23 312 [r]	14 901
C	...	–	6 061	...	...	...	...	...	...

Explanation of code:

A = Total.
B = Railway-owned containers.
C = Privately owned containers approved by railway administrations.

(a) Data refer to the main-line system in each country (see table 6).
(b) Including 1 986 transcontainers.
(c) Including containers of less than 1 m^3.

Explication du code:

A = Total.
B = Containers appartenant aux administrations ferroviaires.
C = Containers appartenant à des particuliers et agrées par les administrations ferroviaires.

(a) Les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 6).
(b) Y compris 1 986 transcontainers.
(c) Y compris les containers inférieurs à 1 m^3.

Объяснение шифра:

A = Всего.
B = Контейнеры, принадлежащие управлениям железных дорог.
C = Контейнеры, принадлежащие частным лицам и допускаемые к перевозке железными дорогами.

(a) Данные относятся к главной сети каждой страны (см. таблицу 6).
(b) Включая 1 986 трансконтейнеров.
(c) Включая контейнеры менее 1 $м^3$.

Combined transport — 28. Container traffic and transport by rail in containers [a]

Transports combinés — 28. Mouvement de containers et transport en containers par chemin de fer [a]

Смешанные перевозки — 28. Движение контейнеров и железнодорожные перевозки в контейнерах [a]

Code Шифр	Containers — Контейнеры								
	Total — Всего			Large and medium Grands et moyens Большие и средние			Small Petits — Малые		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
	AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ								
A	114 853	83 899	83 490	128	-	-	114 725	83 899	83 490
B	47.3	37.2	35.6	1.0	-	-	46.3	37.2	35.6
	BELGIUM — BELGIQUE — БЕЛЬГИЯ								
A	77 457	89 197	56 456 (b)	41 829	42 577	12 312 (b)	35 628	46 620	44 144
B	220.0	353.5	84.9 (b)	204.4	332.5	65.1 (b)	15.6	21.0	19.9
	CZECHOSLOVAKIA — TCHECOSLOVAQUIE — ЧЕХОСЛОВАКИЯ								
A	...	...	...	...	...	...	...	...	...
B	...	564.0	510.1	...	14.1	32.1	...	549.9	478.0
	DENMARK (c) — DANEMARK (c) — ДАНИЯ (c)								
A	66 929	67 164	69 701	...	...	5 506	...	...	64 195
B	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ								
A	3 874 709	3 322 214	4 877 273	774 521	761 826	807 048	3 100 188	2 560 388	2 747 354
B	4 889.5	4 595.7	4 959.7	3 810.6	3 748.2	3 970.7	1 078.9	847.5	989.1
	FINLAND — FINLANDE — ФИНЛЯНДИЯ								
A	...	...	...	...	23 500	30 080	...	...	...
B	...	...	...	...	82.3	105.3	...	...	...
	FRANCE — FRANCE — ФРАНЦИЯ								
A	482 300	...	...	...	...	...	...	...	...
B	2 552.0	2 002.0	1 987.0	...	...	...	...	...	...
	GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC — RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE — ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА								
A	...	...	24 793	...	...	...	...	...	...
B	...	...	189.4	...	...	...	...	...	...
	GREECE — GRÈCE — ГРЕЦИЯ								
A	...	946	1 660	...	946	1 660	...	-	-
B	...	2.9	4.9	...	2.9	4.9	...	-	-
	HUNGARY — HONGRIE — ВЕНГРИЯ								
A	261 251	325 701	313 932	683	-	-	260 568	325 701	313 932
B	150.8	167.4	161.1	0.6	-	-	150.1	167.4	161.1
	IRELAND — IRLANDE — ИРЛАНДИЯ								
A	...	...	55 900	...	...	...	...	...	...
B	...	...	373.0	...	...	...	...	...	...
	ITALY (d) — ITALIE (d) — ИТАЛИЯ (d)								
A	12 642	6 214	5 312	-	-	-	12 642	6 214	5 312
B	3.3	1.9	1.7	-	-	-	3.3	1.9	1.7

For notes and code see end of table. Voir notes et code à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

Combined transport

Transports combinés

Смешанные перевозки

28. Container traffic and transport by rail in containers

28. Mouvement de containers et transport en containers par chemin de fer

28. Движение контейнеров и железнодорожные перевозки в контейнерах

Code Шифр	Containers — Контейнеры								
	Total — Всего			Large and medium Grands et moyens Большие и средние			Small Petits — Малые		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
LUXEMBOURG — LUXEMBOURG — ЛЮКСЕМБУРГ									
A	...	1 063	943	...	1	4	...	1 062[F]	939
B	...	...	...	...	...	...	...	...	...
NORWAY — NORVÈGE — НОРВЕГИЯ									
A	...	19 951	19 062	...	68	46	...	19 883	19 016
B	...	8.2	7.7	...	0.2	0.1	...	8.0	7.6
POLAND — POLOGNE — ПОЛЬША									
A	495 062	569 500	550 374	26 100	37 931	31 470	468 962	531 569	518 904
B	308.9	400.8	403.1	31.3	48.8	42.8	277.6	351.9	360.3
PORTUGAL — PORTUGAL — ПОРТУГАЛИЯ									
A	...	...	81 782	-	-	-	...	...	81 782
B	...	...	12.9	-	-	-	...	...	12.9
SPAIN — ESPAGNE — ИСПАНИЯ									
A	...	...	...	...	...	752	...	...	...
B	...	...	...	...	...	7.3	...	...	...
SWEDEN — SUÈDE — ШВЕЦИЯ									
A	227 611	175 902	...	14 069	26 706	...	213 542	149 196	151 760
B	...	...	...	67.4	147.3	...	...	...	...
SWITZERLAND[e] — SUISSE[e] — ШВЕЙЦАРИЯ[e]									
A	...	...	...	9 200	5 000	4 500	...	...	...
B	...	...	...	147.0	103.0	98.0	...	...	...
UNITED KINGDOM — ROYAUME-UNI — СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО									
A	...	...	...	...	300 000	425 000	...	...	...
B	...	...	...	...	2 500	3 900	...	...	...

Explanation of code:

A = Number of containers forwarded.
B = Goods carried by rail in containers - 1 000 t.

(a) Data refer to the main-line system in each country (see table 6).

(b) Excluding transport by trans-containers. The corresponding figures for 1968 are:

	A	B
Total	65 040	114.8
Large and medium	18 420	93.9

(c) Year ended 31 March.
(d) Containers belonging to FS only.
(e) Containers belonging to SBB-CFF only.

Explication du code:

A = Nombre de containers expédiés.
B = Marchandises transportées en containers par chemin de fer - 1 000 t.

(a) Les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 6).

(b) Non compris les transports par trans-containers. Les chiffres correspondants pour l'année 1968 sont les suivants:

	A	B
Total	65 040	114,8
Grands et moyens	18 420	93,9

(c) Année se terminant le 31 mars.
(d) Containers appartenant à FS seulement.
(e) Containers appartenant aux SBB-CFF seulement.

Объяснение шифра:

A = Число отправленных контейнеров.
B = Грузы, перевезенные в контейнерах по железным дорогам, - 1 000 т.

(a) Данные относятся к главной сети каждой страны (см. таблицу 6).

(b) Исключая перевозки в трансконтейнерах. Соответственные цифры за 1968 г.:

	A	B
Всего	65 040	114,8
Большие и средние..	18 420	93,9

(c) Год оканчивается 31 марта.
(d) Контейнеры, принадлежащие только FS.
(e) Контейнеры, принадлежащие только SBB-CFF.

Oil pipelines

29. Length of pipelines and volume of transport

Oléoducs

29. Longueur des oléoducs et volume de transport

Нефтетрубопроводы

29. Протяжённость трубопроводов и объем транспортировки

	Length of pipelines operated at end of year / Longueur des oléoducs exploités à la fin de l'année / Протяжённость трубопроводов в эксплуатации к концу года		km
1			km
2	Total volume of transport	Total	A
3			B
4	of which	Internal transport	A
5			B
6		Imports (excluding transit)	A
7			B
8		Exports (excluding transit)	A
9			B
10		Transit	A
11			B
12	Of the total: Transport of refined petroleum products	Total	A
13			B
14	of which	Internal transport	A
15			B
16		Imports (excluding transit)	A
17			B
18		Exports (excluding transit)	A
19			B
20		Transit	A
21			B

	Volume total du transport / Transport de produits raffinés dans le total des produits transportés		km
1			km
2	Total		A
3			B
4	dont	Transports intérieurs	A
5			B
6		Importations (non compris le transit)	A
7			B
8		Exportations (non compris le transit)	A
9			B
10		Transit	A
11			B
12	Total		A
13			B
14	dont	Transports intérieurs	A
15			B
16		Importations (non compris le transit)	A
17			B
18		Exportations (non compris le transit)	A
19			B
20		Transit	A
21			B

	Весь объем транспортировки / Из общего объема транспортировки: очищенные нефтепродукты		км
1			км
2	Всего		A
3			B
4	в том числе	Внутренняя транспортировка	A
5			B
6		Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
7			B
8		Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
9			B
10		Транзит	A
11			B
12	Всего		A
13			B
14	в том числе	Внутренняя транспортировка	A
15			B
16		Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
17			B
18		Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
19			B
20		Транзит	A
21			B

TABLE 29 — TABLEAU 29 — ТАБЛИЦА 29

	AUSTRIA (a) / AUTRICHE (a) / АВСТРИЯ (a)			BELGIUM / BELGIQUE / БЕЛЬГИЯ			CZECHOSLOVAKIA / TCHECOSLOVAQUIE / ЧЕХОСЛОВАКИЯ			FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	–	161	161	–	52	52	480	951	951	989	1 571	1 579
2	–	14 600	17 075	–	2 175	5 566	4 513	9 554	11 400	27 504	67 050	73 641
3	–	2 351	2 749	–	118	291	1 853	4 552	5 466	4 921	13 692	14 773
4	–	–	–	–	2 175	5 566	–	–	–	15 226	20 623	20 841
5	–	–	–	–	118	291	–	–	–	4 027	5 613	5 606
6	–	–	–	–	–	–	...	7 482	8 883	12 278	46 427	52 799
7	–	–	–	–	–	–	...	3 869	4 635	894	8 078	9 167
8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
9	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
10	–	14 600	17 075	–	–	–	...	2 072	2 517	–	–	–
11	–	2 351	2 749	–	–	–	...	684	831	–	–	–
12	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–
13	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–
14	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–
15	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–
16	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–
17	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–
18	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–
19	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–
20	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–
21	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–

	FRANCE / FRANCE / ФРАНЦИЯ			GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC / RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE / ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА			HUNGARY (b) / HONGRIE (b) / ВЕНГРИЯ (b)			ITALY / ITALIE / ИТАЛИЯ		
	1 382	2 918	3 407	–	447	649	528	537 F	540	905	1 913	1 913
1	34 394	47 900	59 308	–	8 763	10 851	2 500	4 109	4 672	6 361	54 549	60 665
2	4 082	17 593	22 042	–	741	1 166	235	395	418	731	...	5 466
3	...	32 740	44 488	–	...	...	...	2 001	2 191	...	21 299	19 370
4	...	8 326	11 190	–	...	...	...	86	80	...	...	...
5	...	–	–	–	...	...	...	2 108	2 481	...	...	...
6	...	–	–	–	...	...	...	309	338	...	...	...
7	...	–	–	–	...	...	...	–	–	...	1 390	1 550
8	...	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...
9	...	–	–	–	...	...	...	–	–	...	31 860	39 745
10	...	15 160	14 820	–	...	...	...	–	–	...	...	...
11	...	9 267	10 852	–	...	...	...	1 008	1 336	...	4 451	5 166
12	3 279	7 800	10 422	–	...	...	–	50	54	...	...	460
13	525	1 218	1 973	–	...	...	–	1 008	1 336	...	3 061	...
14	...	7 800	10 422	–	...	...	–	50	54	...	...	...
15	...	1 218	1 973	–	...	...	–	–	–	...	...	...
16	...	–	–	–	...	...	–	–	–	...	...	...
17	...	–	–	–	...	...	–	–	–	...	1 390	...
18	...	–	–	–	...	...	–	–	–	...	...	...
19	...	–	–	–	...	...	–	–	–	...	...	...
20	...	–	–	–	...	...	–	–	–	...	...	...
21	...	–	–	–	...	...	–	–	–	...	...	...

TABLE 29 — TABLEAU 29 — ТАБЛИЦА 29

	NETHERLANDS / PAYS-BAS / НИДЕРЛАНДЫ			POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША			ROMANIA / ROUMANIE / РУМЫНИЯ			SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	228	323	323	-	900	900	...	1 715	2 115	-	267	267
2	7 884	17 289	21 053	-	11 959	13 638	7 342	8 837	9 161	-	2 264	2 262
3	1 206	2 864	3 528	-	5 899	6 377	1 082	1 205	1 264	-	605	604
4	-	-	-	-	...	...	...	...	7 654	-	2 264	2 262
5	-	-	-	-	...	...	...	...	885	-	605	604
6	6	-	-	-	...	...	...	...	279	-	-	-
7	1	-	-	-	...	...	...	...	74	-	-	-
8	7 878	17 289	21 053	-	...	...	...	...	1 239	-	-	-
9	1 205	2 864	3 528	-	...	...	...	...	305	-	-	-
10	-	-	-	-	...	...	...	...	-	-	-	-
11	-	-	-	-	...	...	...	...	-	-	-	-
12	158	605	2 993	-	...	...	...	...	1 700	-	-	-
13	24	93	458	-	...	...	...	...	350	-	-	-
14	-	-	-	-	...	...	...	...	472	-	-	-
15	-	-	-	-	...	...	...	...	45	-	-	-
16	6	-	-	-	...	...	...	...	-	-	-	-
17	1	-	-	-	...	...	...	...	-	-	-	-
18	152	605	2 993	-	...	...	...	...	1 239	-	-	-
19	23	93	458	-	...	...	...	...	305	-	-	-
20	-	-	-	-	...	...	...	...	-	-	-	-
21	-	-	-	-	...	...	...	...	-	-	-	-

	SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ			USSR / URSS / СССР			UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI / СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО		
	1963	1968	1969	1963	1968	1969	1963	1968	1969
1	60	222	222	23 900	34 100	36 900	703(b)	1 513	1 577
2	330	11 398	12 558	185 500	301 300	324 000	15 140(b)	17 328	20 649
3	20	1 104	1 201	90 900	215 900	244 600	891(b)	1 658	2 079
4	-	-	-	...	...	...	...	...	20 649
5	-	-	-	...	...	...	...	...	2 079
6	330	4 559	5 088	...	...	...	...	...	-
7	20	212	235	...	...	...	...	...	-
8	-	-	-	...	...	...	...	...	-
9	-	-	-	...	...	...	...	...	-
10	-	6 839	7 470	...	...	...	...	...	-
11	-	892	966	...	...	...	...	...	-
12	-	-	-	20 000	...	...	2 450(b)	...	6 285
13	-	-	-	15 800	...	...	173(b)	...	689
14	-	-	-	...	...	...	...	...	6 285
15	-	-	-	...	...	...	...	...	689
16	-	-	-	...	...	...	...	...	-
17	-	-	-	...	...	...	...	...	-
18	-	-	-	...	...	...	...	...	-
19	-	-	-	...	...	...	...	...	-
20	-	-	-	...	...	...	...	...	-
21	-	-	-	...	...	...	...	...	-

Explanation of code:

A = Thousands of tons conveyed.
B = Million ton-kilometres.

(a) 1968 was the first year of full operation of the Transalpine Pipeline.
(b) Including pipelines less than 50 km in length. These pipelines were, in Hungary, 106 km in 1963, 146 km in 1968 and 149 km in 1969.

Explication du code:

A = Milliers de tonnes transportées.
B = Millions de tonnes-kilomètres.

(a) 1968 était la première année d'exploitation complète de "l'Oléoduc Transalpin".
(b) Y compris les oléoducs de moins de 50 km. La longueur de ces oléoducs était en Hongrie de 106 km in 1963, de 146 km en 1968 et de 149 km en 1969.

Объяснение шифра:

A = Тысячи транспортированных тонн.
B = Миллионы тонно-километров.

(a) 1968 г. был первый год действия на полную мощность Трансальпийского нефтетрубопровода.
(b) Включая нефтепроводы, общая длина которых менее 50 км. Протяженность этих трубопроводов была в Венгрии в 1963 году - 106 км, в 1968 году - 146 км и в 1969 году - 149 км.

Oil pipelines

29. Length of pipelines and volume of transport

Oléoducs

29. Longueur des oléoducs et volume de transport

Нефтетрубопроводы

29. Протяжённость трубопроводов и объем транспортировки

	Length of pipelines operated at end of year		km	Longueur des oléoducs exploités à la fin de l'année		km	Протяжённость трубопроводов в эксплуатации к концу года		km
1									
2	Total volume of transport	Total	A	Volume total du transport	Total	A	Весь объем транспортировки	Всего	A
3			B			B			B
4		of which: Internal transport	A		dont: Transports intérieurs	A		в том числе: Внутренняя транспортировка	A
5			B			B			B
6		of which: Imports (excluding transit)	A		dont: Importations (non compris le transit)	A		в том числе: Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
7			B			B			B
8		of which: Exports (excluding transit)	A		dont: Exportations (non compris le transit)	A		в том числе: Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
9			B			B			B
10		of which: Transit	A		dont: Transit	A		в том числе: Транзит	A
11			B			B			B
12	Of the total: Transport of refined petroleum products	Total	A	Transport de produits raffinés dans le total des produits transportés	Total	A	Из общего объема транспортировки: очищенные нефтепродукты	Всего	A
13			B			B			B
14		of which: Internal transport	A		dont: Transports intérieurs	A		в том числе: Внутренняя транспортировка	A
15			B			B			B
16		of which: Imports (excluding transit)	A		dont: Importations (non compris le transit)	A		в том числе: Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
17			B			B			B
18		of which: Exports (excluding transit)	A		dont: Exportations (non compris le transit)	A		в том числе: Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
19			B			B			B
20		of which: Transit	A		dont: Transit	A		в том числе: Транзит	A
21			B			B			B

	Length of pipelines operated at end of year		km	Longueur des oléoducs exploités à la fin de l'année		km	Протяжённость трубопроводов в эксплуатации к концу года		km
1									
2	Total volume of transport	Total	A	Volume total du transport	Total	A	Весь объем транспортировки	Всего	A
3			B			B			B
4		of which: Internal transport	A		dont: Transports intérieurs	A		в том числе: Внутренняя транспортировка	A
5			B			B			B
6		of which: Imports (excluding transit)	A		dont: Importations (non compris le transit)	A		в том числе: Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
7			B			B			B
8		of which: Exports (excluding transit)	A		dont: Exportations (non compris le transit)	A		в том числе: Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
9			B			B			B
10		of which: Transit	A		dont: Transit	A		в том числе: Транзит	A
11			B			B			B
12	Of the total: Transport of refined petroleum products	Total	A	Transport de produits raffinés dans le total des produits transportés	Total	A	Из общего объема транспортировки: очищенные нефтепродукты	Всего	A
13			B			B			B
14		of which: Internal transport	A		dont: Transports intérieurs	A		в том числе: Внутренняя транспортировка	A
15			B			B			B
16		of which: Imports (excluding transit)	A		dont: Importations (non compris le transit)	A		в том числе: Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
17			B			B			B
18		of which: Exports (excluding transit)	A		dont: Exportations (non compris le transit)	A		в том числе: Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
19			B			B			B
20		of which: Transit	A		dont: Transit	A		в том числе: Транзит	A
21			B			B			B

TABLE 30

BELGIUM – LUXEMBOURG

TABLEAU 30

BELGIQUE – LUXEMBOURG

ТАБЛИЦА 30

БЕЛЬГИЯ - ЛЮКСЕМБУРГ

	TOTAL (a) ВСЕГО (a)		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	141 367	...	21 426	...	13 842	...	39 161	...	53 610	...	19	...
01	129 659	...	17 864	...	10 462	...	34 395	...	53 610	...	19	...
1	3 676	...	17	...	104	...	1 524	...	1 838	...	-	...
2	1 201	...	285	...	303	...	26	...	518	...	1	...
3	4 214	...	288	...	1 334	...	642	...	1 633	...	1	...
4	835	...	3	...	88	...	443	...	287	...	-	...
5	1 854	...	69	...	606	...	67	...	1 069	...	-	...
6	4 484	...	146	...	161	...	2 564	...	1 394	...	-	...
7	16 392	...	387	...	1 797	...	12 689	...	1 357	...	-	...
8	27 844	...	7 062	...	47	...	1 918	...	11 916	...	-	...
9	2 142	...	27	...	69	...	509	...	1 532	...	-	...
10	1 788	...	65	...	477	...	118	...	1 066	...	-	...
11	11 966	...	6 551	...	540	...	3 268	...	1 335	...	-	...
12	34 269	...	265	...	285	...	3 444	...	26 202	...	-	...
13	149	...	8	...	56	...	55	...	28	...	-	...
14	4 565	...	275	...	1 275	...	1 415	...	1 118	...	1	...
15	1 168	...	308	...	638	...	137	...	73	...	-	...
16	8 828	...	1 240	...	946	...	5 356	...	1 209	...	1	...
17	373	...	64	...	168	...	89	...	44	...	1	...
18	2 032	...	581	...	668	...	99	...	404	...	9	...
19	1 738	...	184	...	882	...	30	...	511	...	5	...
20	69	...	15	...	12	...	4	...	36	...	-	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	84 992	...	12 918	...	17 925	...	28 037	...	25 839	...	113	...
01	73 284	...	9 356	...	14 545	...	23 271	...	25 839	...	113	...
1	1 392	...	31	...	26	...	952	...	383	...	-	...
2	806	...	97	...	574	...	9	...	124	...	1	...
3	2 922	...	106	...	1 131	...	559	...	1 125	...	1	...
4	308	...	3	...	114	...	129	...	63	...	-	...
5	440	...	44	...	251	...	98	...	48	...	-	...
6	5 607	...	1 794	...	332	...	984	...	2 496	...	-	...
7	15 821	...	1 588	...	4 196	...	8 691	...	1 346	...	-	...
8	2 060	...	215	...	42	...	1 787	...	15	...	-	...
9	833	...	58	...	67	...	665	...	42	...	-	...
10	1 115	...	126	...	506	...	278	...	204	...	-	...
11	1 846	...	815	...	54	...	803	...	174	...	-	...
12	9 085	...	41	...	375	...	3 174	...	5 246	...	96	...
13	179	...	20	...	55	...	70	...	34	...	-	...
14	4 496	...	331	...	1 093	...	880	...	2 185	...	1	...
15	3 392	...	535	...	1 262	...	875	...	719	...	-	...
16	18 373	...	2 980	...	2 372	...	3 176	...	9 845	...	-	...
17	729	...	47	...	283	...	7	...	392	...	-	...
18	1 527	...	341	...	495	...	29	...	657	...	6	...
19	1 727	...	90	...	1 224	...	50	...	358	...	5	...
20	94	...	15	...	9	...	5	...	64	...	1	...

(a) Including goods for which no mode of transport is indicated.

(a) Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.

(a) Включая грузы, в отношении которых вид транспорта не указан.

TABLE 30 — TABLEAU 30 — ТАБЛИЦА 30

CZECHOSLOVAKIA — TCHECOSLOVAQUIE — ЧЕХОСЛОВАКИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	40 937	33 738	...	...	...	...	...	...	...	...
01	...	...	21 852	21 791	...	...	...	...	...	...	...	...
1	...	...	732	698	...	...	...	...	...	...	...	...
2	...	...	888	966	...	...	...	...	...	...	...	...
3	...	...			...	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...			...	...	...	...	...	...	...	...
5	...	...	22	28	...	...	...	...	...	...	...	...
6	...	...	982	800	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	1 192	1 428	...	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	7 961	7 755	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...			...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	2 691(a)	2 037(a)	...	...	...	...	...	...	...	...
11	...	...	5 202	5 527	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	...	382	291	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	...	34	29	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	...	...	933	1 461	...	...	...	...	...	...	...	...
16	...	...	88	95	...	...	...	...	...	...	...	...
17	...	...	517	409	...	...	...	...	...	...	...	...
18	...	...	228	267	...	...	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	24 595	26 963	...	...	...	...	...	...	...	...
01	...	...	13 970	15 046	...	...	...	...	...	...	...	...
1	...	...	34	31	...	...	...	...	...	...	...	...
2	...	...	634	674	...	...	...	...	...	...	...	...
3	...	...			...	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...			...	...	...	...	...	...	...	...
5	...	...	1 358	1 330	...	...	...	...	...	...	...	...
6	...	...	147	21	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	817	826	...	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	73	114	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...			...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	1 902(a)	1 929(a)	...	...	...	...	...	...	...	...
11	...	...	5 466	6 127	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	...	632	569	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	...	84	117	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	...	...	342	468	...	...	...	...	...	...	...	...
16	...	...	59	72	...	...	...	...	...	...	...	...
17	...	...	1 932	2 264	...	...	...	...	...	...	...	...
18	...	...	490	564	...	...	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

TABLE 30

DENMARK

TABLEAU 30

DANEMARK

ТАБЛИЦА 30

ДАНИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	28 987	33 194	1 441	1 774	1 422	1 726	4	4	26 112	29 679	8	11
1	535	234	2	4	2	2	0	-	531	228	0	0
2	166	168	58	58	68	68	0	-	41	41	0	1
3	1 236	1 259	23	28	51	61	0	0	1 161	1 169	1	1
4	516	553	4	4	11	15	0	0	501	534	0	0
5	760	874	272	361	236	272	0	0	252	241	0	0
6	1 107	1 173	77	61	1	1	-	0	1 029	1 111	0	0
7	1 222	1 527	116	143	31	38	0	0	1 075	1 346	0	0
8	8	58	1	34	1	0	0	0	6	24	-	0
9	27	26	5	7	4	4	-	0	18	15	0	0
10	327	353	28	30	58	72	0	0	241	251	0	0
11	5 266	4 251	90	91	4	18	-	0	5 172	4 142	-	-
12	14 002	17 890	100	105	106	91	0	0	13 789	17 694	0	0
13	19	19	2	2	1	1	0	0	16	16	0	0
14	860	1 074	181	230	217	267	0	0	461	576	1	1
15	261	378	75	97	98	145	0	0	88	136	0	0
16	1 307	1 680	115	146	116	146	0	0	1 076	1 388	0	0
17	76	87	16	19	30	36	0	0	30	32	0	0
18	483	601	139	179	92	119	1	1	248	298	3	4
19	806	984	131	174	295	370	3	3	374	433	3	4
20	3	5	0	1	0	0	0	0	3	4	0	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	8 793	10 254	674	777	2 715	2 889	2	2	5 395	6 578	7	8
1	166	405	6	14	2	1	0	0	158	390	-	-
2	60	85	16	29	27	34	0	0	17	22	0	0
3	2 428	2 332	218	169	674	685	0	0	1 535	1 477	1	1
4	166	140	9	12	32	33	0	0	125	95	0	0
5	340	352	85	110	79	75	0	0	176	167	0	-
6	13	65	0	2	1	1	0	0	12	62	0	0
7	2 170	2 633	20	16	1 230	1 286	0	0	920	1 331	0	0
8	190	167	6	6	1	0	-	-	183	161	-	-
9	14	16	3	4	5	6	0	0	6	6	0	0
10	366	383	94	104	88	98	0	0	184	180	0	1
11	83	93	0	0	9	11	0	-	74	82	-	-
12	912	1 435	1	2	7	8	0	-	904	1 425	0	0
13	16	2	0	0	0	0	-	-	16	2	-	-
14	236	283	33	60	94	110	0	0	108	113	1	0
15	543	512	25	26	217	215	0	0	301	271	0	0
16	286	273	41	45	28	35	0	0	217	193	0	0
17	45	54	8	13	18	24	0	0	19	17	0	0
18	497	675	59	68	81	110	1	0	352	492	4	5
19	258	346	49	97	121	157	1	2	86	89	1	1
20	4	3	1	0	1	0	0	0	2	3	0	0

TABLE 30 — TABLEAU 30 — ТАБЛИЦА 30

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ

	TOTAL ВСЕГО		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	211 494	...	28 583	...	21 635	...	78 756	...	82 396	...	124	...
01	189 674	...	22 889	...	19 610	...	67 967	...	79 135	...	73	...
1	6 722	...	74	...	335	...	3 365	...	2 948	...	0	...
2	5 685	...	2 611	...	1 701	...	1	...	1 369	...	3	...
3	8 477	...	884	...	2 466	...	1 672	...	3 453	...	2	...
4	3 258	...	72	...	122	...	1 532	...	1 532	...	0	...
5	4 262	...	1 147	...	903	...	755	...	1 457	...	0	...
6	3 353	...	158	...	34	...	2 442	...	719	...	0	...
7	19 773	...	1 580	...	4 582	...	10 964	...	2 647	...	0	...
8	43 267	...	6 810	...	40	...	24 776	...	11 641	...	0	...
9	4 503	...	85	...	117	...	3 328	...	973	...	0	...
10	3 507	...	511	...	603	...	511	...	1 874	...	8	...
11	8 346	...	2 154	...	151	...	1 732	...	4 309	...	0	...
12	54 801	...	708	...	722	...	10 616	...	42 755	...	0	...
13	415	...	111	...	11	...	265	...	28	...	0	...
14	3 716	...	835	...	1 366	...	1 354	...	159	...	2	...
15	2 643	...	503	...	1 785	...	153	...	202	...	0	...
16	9 773	...	2 817	...	2 019	...	4 080	...	856	...	1	...
17	373	...	156	...	195	...	7	...	14	...	1	...
18	1 318	...	557	...	602	...	23	...	119	...	17	...
19	4 103	...	633	...	1 626	...	207	...	1 617	...	20	...
20	1 380	...	484	...	230	...	184	...	464	...	18	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	134 666	...	37 490	...	16 724	...	61 333	...	18 981	...	138	...
01	112 848	...	31 061	...	14 700	...	50 470	...	16 530	...	87	...
1	356	...	117	...	13	...	128	...	98	...	9	...
2	214	...	52	...	146	...	-	...	16	...	0	...
3	2 938	...	512	...	843	...	695	...	887	...	1	...
4	437	...	55	...	155	...	55	...	172	...	0	...
5	1 024	...	336	...	611	...	53	...	24	...	0	...
6	5 535	...	1 080	...	70	...	2 214	...	2 171	...	0	...
7	24 273	...	1 132	...	2 670	...	19 870	...	601	...	0	...
8	2 039	...	1 523	...	22	...	386	...	108	...	0	...
9	303	...	58	...	75	...	147	...	23	...	0	...
10	899	...	368	...	283	...	45	...	202	...	1	...
11	31 389	...	15 159	...	756	...	12 818	...	2 656	...	0	...
12	7 957	...	1 394	...	1 235	...	3 390	...	1 938	...	0	...
13	430	...	114	...	40	...	252	...	24	...	0	...
14	7 064	...	1 895	...	2 034	...	2 082	...	1 048	...	5	...
15	3 574	...	850	...	1 332	...	918	...	473	...	1	...
16	14 955	...	3 364	...	1 426	...	7 037	...	3 127	...	1	...
17	998	...	284	...	331	...	95	...	286	...	2	...
18	5 055	...	1 660	...	1 118	...	224	...	2 018	...	35	...
19	2 205	...	426	...	1 240	...	27	...	488	...	24	...
20	1 206	...	683	...	300	...	34	...	171	...	18	...

TABLE 30

FINLAND

TABLEAU 30

FINLANDE

ТАБЛИЦА 30

ФИНЛЯНДИЯ

	TOTAL[a] ВСЕГО[a]		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968[a][b]	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	18 623[c]	21 462[c][d]	3 707	3 122	184	135	0[c]	0[c]	14 726	18 197[d]	6	6
1	114	65	25	10	0	-	-	-	89	55	0	-
2	142	163	1	1	0	3	-	-	140	157	1	2
3	517	513	90	75	5	6	-	-	415	432	0	0
4	92	106	5	35	0	0	-	-	87	71	0	0
5	1 286[c]	1 297[c][d]	1 017	1 086	126	54	-[c]	-[c]	143	157[d]	0	0
6	739	888	230	273	0	0	-	-	509	615	0	0
7	1 202	1 272	27	55	0	1	-	-	1 174	1 216	1	0
8	709	1 300	55	87	0	-	0	-	654	1 213	0	-
9	49	72	12	-	0	0	0	-	37	72	0	0
10	123	162	14	14	22	27	0	-	86	121	1	0
11	2 756	3 225	473	598	1	3	-	-	2 282	2 624	-	-
12	9 079	10 223	1 521	656	5	2	-	-	7 553	9 565	0	0
13	15	16	8	-	-	-	0	-	7	9	-	-
14	669	789	40	44	8	10	0	-	621	735	0	0
15	83	92	13	8	1	1	-	-	69	83	0	0
16	678	799	122	137	12	18	-	-	544	643	0	0
17	33	40	3	2	0	1	0	-	30	37	0	0
18	215	298	18	17	3	7	0	-	193	271	1	2
19	119	140	23	15	1	2	0	0	93	121	2	2
20	3	2	3	2	-	-	-	-	0	0	0	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	10 959[c]	12 620[d]	600	716	90	73	-[c]	-	10 267	11 827[d]	2	3
1	0	105	-	0	0	0	-	-	0	105	-	0
2	1	2	-	0	1	1	-	-	0	1	0	0
3	145	184	14	17	21	16	-	-	110	151	0	0
4	19	19	1	1	0	0	-	-	18	17	-	-
5	2 631[c]	3 029[d]	126	152	42	28	-[c]	-	2 463	2 849[d]	-	-
6	49	48	0	31	0	0	-	-	49	17	-	-
7	139	184	1	1	11	0	-	-	127	183	0	0
8	195	237	-	0	-	0	-	-	195	237	-	-
9	191	182	-	0	-	-	-	-	191	182	-	0
10	2 260	2 393	62	38	1	2	-	-	2 197	2 352	0	1
11	16	53	-	-	-	-	-	-	16	53	-	-
12	137	419	0	1	1	1	-	-	136	417	0	0
13	0	2	-	-	-	-	-	-	0	2	-	-
14	173	183	6	9	2	3	-	-	165	171	0	0
15	56	96	5	7	1	5	-	-	50	84	0	0
16	876	866	7	8	1	3	-	-	868	855	0	0
17	30	35	15	14	1	2	-	-	14	19	0	0
18	95	128	44	51	1	1	-	-	50	76	0	0
19	3 946	4 455	319	386	7	11	-	-	3 618	4 056	2	2
20	0	0	-	0	-	-	-	-	0	0	-	0

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 30

FRANCE

TABLEAU 30

FRANCE

ТАБЛИЦА 30

ФРАНЦИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	156 372	...	19 984	...	14 003	...	11 993	...	...	...	...	...
01	151 646	...	16 121	...	13 197	...	11 936	...	110 338	...	54	...
1	1 111	...	61	...	13	...	616	...	422	...	0	...
2	2 155	...	288	...	630	...	15	...	1 219	...	4	...
3	4 166	...	216	...	874	...	421	...	2 649	...	6	...
4	1 266	...	9	...	165	...	153	...	938	...	0	...
5	2 793	...	160	...	182	...	86	...	2 364	...	0	...
6	6 209	...	1 380	...	314	...	951	...	3 564	...	0	...
7	9 989	...	609	...	5 023	...	2 375	...	1 981	...	0	...
8	5 437	...	145	...	38	...	735	...	4 519	...	-	...
9	2 264	...	48	...	46	...	445	...	1 725	...	0	...
10	2 626	...	207	...	490	...	311	...	1 615	...	3	...
11	15 392	...	7 783	...	32	...	4 013	...	3 564	...	-	...
12	83 623	...	122	...	164	...	252	...	83 085	...	0	...
13	516	...	75	...	32	...	70	...	340	...	-	...
14	2 523	...	702	...	1 247	...	126	...	445	...	2	...
15	1 247	...	264	...	851	...	40	...	92	...	0	...
16	5 942	...	2 841	...	1 096	...	1 248	...	757	...	1	...
17	332	...	101	...	209	...	1	...	19	...	1	...
18	1 590	...	652	...	549	...	9	...	362	...	18	...
19	2 120	...	377	...	1 103	...	52	...	575	...	12	...
20	346	...	81	...	139	...	17	...	103	...	6	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	93 764	...	31 114	...	19 183	...	20 153	...	...	...	...	...
01	89 038	...	27 251	...	18 377	...	20 096	...	23 255	...	59	...
1	9 703	...	878	...	527	...	3 160	...	5 138	...	-	...
2	987	...	540	...	143	...	-	...	302	...	2	...
3	4 542	...	928	...	1 285	...	751	...	1 574	...	5	...
4	265	...	62	...	68	...	21	...	114	...	0	...
5	2 528	...	225	...	1 451	...	96	...	257	...	0	...
6	2 631	...	627	...	165	...	1 009	...	830	...	-	...
7	17 040	...	1 258	...	4 476	...	9 538	...	1 768	...	0	...
8	20 820	...	15 659	...	4 742	...	249	...	170	...	-	...
9	323	...	56	...	43	...	30	...	194	...	0	...
10	867	...	224	...	429	...	15	...	198	...	1	...
11	1 093	...	876	...	15	...	139	...	62	...	-	...
12	11 276	...	782	...	947	...	2 538	...	7 010	...	0	...
13	71	...	14	...	19	...	3	...	35	...	-	...
14	3 565	...	863	...	1 097	...	462	...	1 141	...	3	...
15	1 444	...	352	...	398	...	19	...	675	...	0	...
16	7 592	...	2 791	...	1 046	...	2 020	...	1 735	...	0	...
17	320	...	49	...	102	...	4	...	164	...	1	...
18	2 324	...	556	...	512	...	15	...	1 222	...	18	...
19	1 723	...	367	...	749	...	23	...	560	...	24	...
20	423	...	142	...	164	...	5	...	107	...	5	...

TABLE 30

GREECE

TABLEAU 30

GRÈCE

ТАБЛИЦА 30

ГРЕЦИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	9 073	10 695	363	355	75	73	...	...	8 631	10 264	4	4
1	161	416	-	8	-	-	...	...	161	408	-	0
2	84	59	2	5	4	3	...	...	78	51	0	0
3	371	381	31	17	40	31	...	...	309	333	0	0
4	58	101	6	3	0	1	...	...	52	97	0	0
5	433	432	73	99	1	3	...	...	359	330	-	0
6	549	469	49	20	0	0	...	...	491	448	-	-
7	189	325	2	26	1	4	...	...	186	295	0	0
8	378	481	-	-	-	0	...	...	378	481	-	-
9	21	18	0	-	-	-	...	...	21	18	0	-
10	166	179	9	9	0	1	...	...	157	170	0	0
11	358	392	15	20	0	2	...	...	342	350	2	-
12	4 954	6 041	2	0	1	1	...	...	4 952	6 041	0	0
13	30	16	2	1	1	-	...	...	28	15	0	-
14	245	301	11	26	6	9	...	...	228	266	0	0
15	84	54	10	10	4	2	...	...	69	42	0	0
16	543	624	3	4	1	1	...	...	538	618	0	0
17	61	34	11	4	1	1	...	...	48	29	0	0
18	230	235	113	82	11	12	...	...	105	139	1	1
19	157	158	24	21	4	4	...	...	128	131	1	2
20	0	0	0	0	0	-	...	...	0	0	0	-
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	4 016	4 626	192	374	89	126	...	...	3 732	4 123	2	3
1	213	49	3	1	0	0	...	...	210	48	-	0
2	274	303	106	148	53	53	...	...	115	102	0	0
3	389	482	12	17	6	10	...	...	371	455	0	0
4	36	18	0	0	1	0	...	...	35	18	-	0
5	0	0	-	0	0	0	...	...	0	0	-	-
6	141	30	24	-	-	-	...	...	116	30	-	-
7	763	857	4	6	2	2	...	...	757	849	-	-
8	35	68	-	-	-	-	...	...	35	68	-	-
9	1 244	1 372	-	-	1	0	...	...	1 243	1 372	-	-
10	64	61	13	19	0	1	...	...	51	40	0	0
11	-	-	-	-	-	-	...	...	-	-	-	-
12	255	260	-	-	-	5	...	...	255	255	-	-
13	0	-	-	-	-	-	...	...	0	-	-	-
14	137	199	4	22	7	15	...	...	126	162	0	0
15	347	628	16	46	14	32	...	...	317	550	0	0
16	94	260	5	108	2	6	...	...	86	147	0	0
17	4	5	2	2	0	0	...	...	2	3	0	0
18	2	8	0	0	1	1	...	...	1	6	0	0
19	18	26	3	5	2	1	...	...	11	18	1	2
20	-	0	-	-	-	-	...	...	-	0	-	0

TABLE 30

HUNGARY [a]

TABLEAU 30

HONGRIE [a]

ТАБЛИЦА 30

ВЕНГРИЯ [a]

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969 [b]	1968	1969 [b]	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	27 600	29 022	26 186	27 661	147	146	933 [c]	1 213 [c]	333 [c]	...	1	2
01	16 408	16 799	15 429	15 882 [d]	138	122	813	793	27	...	1	2
1	348	310	341	287	1	1	1	22	5	...	-	-
2	127	88	118	84	8	3	0	1	1	...	-	-
3	598	624	544	580	34	32	15	12	5	...	-	-
4	65	85	61	83	3	1	-	-	1	...	-	-
5	2 197	2 346	2 197	2 346	0	0	-	0	-	...	-	-
6	1 144	1 345	1 032	1 237	-	-	112	108	-	...	-	-
7	908	967	908	964	0	0	-	3	-	...	-	-
8	2 591	2 586	2 103	2 120	0	0	488	466	-	...	-	-
9	25	26	18	19	3	4	2	3	2	...	-	-
10	312	250	270	221	38	17	0	12	4	...	-	-
11	3 222	2 986	3 137	2 892	-	-	85	94	-	...	-	-
12	1 649	1 764	1 649	1 763	0	1	-	0	-	...	-	-
13	... [e]	... [e]	... [e]	... [e]	-	-	-	-	-	...	-	-
14	602	666	554	602	10	17	37	47	1	...	-	-
15	648	836	647	832	1	2	0	2	-	...	-	-
16	1 240	1 199	1 192	1 176	7	6	33	17	8	...	-	-
17	63	46	40	43	3	3	20	0	-	...	-	-
18	240	236	237	230	3	5	0	1	-	...	-	-
19	272	288	249	271	22	15	0	0	0	...	1	2
20	157	151	132	132	5	15	20	4	0	...	-	-
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	16 555	19 140	15 273	17 874	152	152	702 [c]	1 109 [c]	424 [c]	...	4	5
01	5 760	7 296	4 913	6 474	143	128	582	689	118	...	4	5
1	61	391	53	360	0	-	8	31	-	...	-	-
2	349	564	332	547	13	12	-	0	0	...	4	5
3	844	1 001	807	954	35	45	0	2	2	...	-	-
4	32	51	30	50	2	1	-	-	0	...	-	-
5	368	437	351	396	1	0	16	41	-	...	-	-
6	56	55	50	47	0	-	6	8	-	...	-	-
7	321	392	321	390	0	1	-	1	-	...	-	-
8	2	5	2	5	0	0	-	-	-	...	-	-
9	690	680	633	618	2	4	55	58	-	...	-	-
10	72	126	66	118	6	7	-	1	-	...	-	-
11	202	278	148	227	-	-	54	51	-	...	-	-
12	629	573	393	347	6	1	230	225	0	...	-	-
13	... [e]	... [e]	... [e]	... [e]	-	-	-	-	-	...	-	-
14	324	373	293	350	10	5	19	18	2	...	-	-
15	326	652	323	650	3	2	-	-	0	...	-	-
16	743	1 062	587	809	23	15	24	238	109	...	-	-
17	211	84	56	80	9	4	146	0	0	...	-	-
18	208	229	204	224	4	5	-	0	0	...	-	-
19	113	139	104	131	9	6	-	2	-	...	-	-
20	209	204	160	171	20	20	24	13	5	...	-	-

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 30

ITALY

TABLEAU 30

ITALIE

ТАБЛИЦА 30

ИТАЛИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	14 828	16 171	...	...	...	...	...	...	...	...
01	...	...	14 822	15 703	...	...	...	...	...	...	...	...
1	...	...	133	66	...	...	...	...	...	...	...	...
2	...	...	297	384	...	...	...	...	...	...	...	...
3	...	...	1 880	2 324	...	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...	63	125	...	...	...	...	...	...	...	...
5	...	...	1 850	1 668	...	...	...	...	...	...	...	...
6	...	...	241	297	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	978	1 144	...	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	3 989	3 476	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...	75	103	...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	505	676	...	...	...	...	...	...	...	...
11	...	...	619	571	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	...	74	93	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	...	27	32	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	571	670	...	...	...	...	...	...	...	...
15	...	...	227	260	...	...	...	...	...	...	...	..
16	...	...	2 082	2 524	...	...	...	...	...	...	...	...
17	...	...	90	81	...	...	...	...	...	...	...	...
18	...	...	700	710	...	...	...	...	...	...	...	...
19	...	...	305	308	...	...	...	...	...	...	...	...
20	...	...	116	190	..	...	...	...	...	...	...	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	8 589	9 045	...	...	...	...	...	...	...	...
01	...	...	8 583	8 577	...	...	...	...	...	...	...	...
1	...	...	89	83	...	...	...	...	...	...	...	...
2	...	...	2 289	2 374	...	...	...	...	...	...	...	...
3	...	...	444	565	...	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...	34	26	...	...	...	...	...	...	...	...
5	...	...	20	20	...	...	...	...	...	...	...	...
6	...	...	124	74	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	490	527	...	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	302	240	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...	30	41	...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	172	171	...	...	...	...	...	...	...	...
11	...	...	77	67	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	...	1 422	1 036	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	...	15	25	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	400	419	...	...	...	...	...	...	...	...
15	...	...	278	307	...	...	...	...	...	...	...	...
16	...	...	747	728	...	...	...	...	...	...	...	...
17	...	...	75	100	...	...	...	...	...	...	...	...
18	...	...	1 061	1 136	...	...	...	...	...	...	...	...
19	...	...	362	351	...	...	...	...	...	...	...	...
20	...	...	152	288	...	...	...	...	...	...	...	...

TABLE 30

NETHERLANDS

TABLEAU 30

PAYS-BAS

ТАБЛИЦА 30

НИДЕРЛАНДЫ

	TOTAL ВСЕГО		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	245 922[a]	...	6 715	...	15 870	...	71 677	...	151 477	...	28	...
01	215 878[a]	237 807[a]	6 213	6 557	13 805	15 613	44 883	44 163	150 794	171 321	28	40
1	8 573	7 933	2	4	14	20	859	1 932	7 698	5 977	0	0
2	1 352	1 659	193	226	215	241	8	12	935	1 179	1	1
3	7 889	8 766	134	143	1 094	1 394	893	988	5 767	6 239	1	2
4	4 262	4 601	33	37	130	156	84	109	4 015	4 299	0	0
5	3 450	3 470	102	154	534	489	105	79	2 709	2 748	0	0
6	6 179	6 182	55	42	76	86	1 506	1 255	4 542	4 799	0	0
7	35 725	38 094	1 322	1 509	3 519	4 096	23 894	24 531	6 990	7 958	0	0
8	31 227	33 037	19	109	8	14	148	202	31 052	32 712	0	0
9	3 896	4 059	13	10	40	37	91	122	3 752	3 890	0	0
10	2 498	2 550	70	96	297	317	44	45	2 087	2 090	0	2
11	14 659	13 793	1 922	1 510	562	464	7 821	6 304	4 354	5 515	-	0
12	73 387[a]	87 661[a]	106	114	689	562	2 697	1 977	69 740	84 926	0	0
13	877	954	27	42	60	37	292	294	498	581	-	0
14	6 067	7 689[a]	296	363	1 382	1 636	1 409	1 546	2 978	4 110	2	3
15	4 309	4 674	703	865	1 611	2 035	1 741	1 490	254	284	0	0
16	6 358	6 780	460	472	1 315	1 483	3 019	3 000	1 564	1 824	0	1
17	523	559	55	63	321	334	63	65	83	96	1	1
18	1 858	2 103	485	539	736	797	170	168	457	586	10	13
19	2 689	3 153	212	253	1 182	1 397	30	29	1 256	1 460	9	14
20	98	87	4	7	20	18	9	14	63	46	2	2
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	178 237[a]	...	6 623	...	14 664	...	97 914	...	41 834	...	31	...
01	148 192[a]	166 192[a]	6 121	7 187	12 599	13 884	71 846	77 133	40 424	47 290	31	40
1	5 600	5 251	5	10	157	208	2 846	2 475	2 592	2 558	0	0
2	2 349	2 795	231	329	1 566	1 875	104	188	448	403	0	0
3	6 939	7 467	308	371	2 069	2 251	1 974	2 272	2 585	2 570	3	3
4	3 024	3 088	49	63	194	227	2 097	2 004	684	794	0	0
5	1 144	1 189	46	41	282	355	741	729	75	64	0	0
6	6 073	6 138	40	70	82	63	3 205	3 381	2 746	2 624	-	0
7	15 095	17 854	163	196	1 157	1 068	12 405	15 170	1 370	1 420	0	0
8	27 585	28 650	1 730	2 290	31	34	25 265	25 579	559	747	-	0
9	3 726	3 799	44	62	163	170	3 237	3 180	282	387	0	0
10	2 201	2 324	174	202	876	929	705	691	441	497	5	5
11	10 892	10 098	1 901	1 642	574	393	4 099	4 014	4 318	4 049	-	-
12	44 041[a]	55 029[a]	256	270	285	298	10 997	12 600	15 332	21 212	0	0
13	821	907	24	35	63	64	322	320	412	488	-	0
14	7 425	8 816	452	627	1 685	2 055	1 514	1 923	3 772	4 209	2	2
15	1 424	1 560	34	50	1 097	1 146	138	154	155	210	0	0
16	5 805	6 465	332	501	604	712	1 846	2 033	3 023	3 218	0	1
17	376	435	30	37	131	165	19	35	195	197	1	1
18	1 421	1 763	174	231	353	466	57	76	826	981	11	15
19	2 178	2 496	122	156	1 202	1 407	265	304	580	618	9	11
20	73	64	6	5	28	11	10	5	29	43	0	0

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 30

NORWAY

TABLEAU 30

NORVÈGE

ТАБЛИЦА 30

НОРВЕГИЯ

	TOTAL (a) ВСЕГО (a)		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea (b) — Mer (b) Морю (b)		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	41 653 (c)	41 243 (c)	22 552 (d)	21 620 (d)	1 325	1 473	-	-	17 746	18 123	18	17
01	20 315 (c)	21 045 (c)	1 214	1 422	1 325	1 473	-	-	17 746	18 123	18	17
1	723	526	2	0	1	1	-	-	719	524	-	-
2	183	162	21	24	8	12	-	-	153	125	0	0
3	590	551	37	34	49	49	-	-	504	468	0	0
4	242	251	0	0	3	3	-	-	239	248	0	0
5	1 901 (c)	1 847 (c)	629	712	813	849	-	-	459	286	-	0
6	517	494	1	2	0	0	-	-	516	492	-	-
7	1 337	1 377	14	14	11	28	-	-	1 312	1 336	0	0
8	27	69	6	6	0	0	-	-	21	63	-	-
9	1 067	1 027	1	1	1	2	-	-	1 065	1 023	-	1
10	240	311	130	179	30	39	-	-	80	91	0	0
11	1 234	1 283	2	2	2	3	-	-	1 230	1 278	-	-
12	8 290	8 731	10	10	10	12	-	-	8 269	8 709	0	0
13	97	122	0	0	0	0	-	-	97	121	-	0
14	1 532	1 675	27	38	71	90	-	-	1 434	1 555	0	0
15	242	268	18	19	33	38	-	-	191	211	0	0
16	992	1 181	80	105	32	42	-	-	880	1 034	0	0
17	64	79	12	14	12	17	-	-	39	47	0	0
18	738	750	169	209	124	144	-	-	421	376	15	12
19	298	348	53	59	124	142	-	-	117	136	2	2
20	3	2	2	1	0	0	-	-	1	1	0	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	37 254 (c)	38 026 (c)	359	382	453	501	-	-	36 408 (d)	37 139 (d)	4	4
01	15 733 (c)	16 492 (c)	359	382	453	501	-	-	14 917	15 605	4	4
1	0	1	0	0	0	0	-	-	0	1	-	-
2	1	1	0	0	1	0	-	-	0	0	0	0
3	805	715	16	21	41	50	-	-	748	644	0	0
4	219	284	5	6	8	13	-	-	205	265	0	0
5	130 (c)	125 (c)	23	30	46	33	-	-	61	62	0	0
6	1 336	1 365	101	80	4	5	-	-	1 231	1 280	-	-
7	1 749	1 781	24	23	6	10	-	-	1 719	1 748	-	0
8	2 910	2 910	1	4	1	0	-	-	2 908	2 905	-	-
9	504	572	8	7	6	3	-	-	491	561	-	-
10	1 474	1 535	6	9	29	47	-	-	1 438	1 479	0	0
11	192	127	0	1	0	0	-	-	192	126	-	-
12	1 573	1 680	0	0	3	2	-	-	1 570	1 678	-	-
13	22	18	-	-	0	0	-	-	22	18	-	-
14	666	808	33	43	70	100	-	-	563	664	-	0
15	903	1 141	15	10	12	19	-	-	876	1 113	0	0
16	1 914	2 054	42	51	35	47	-	-	1 837	1 955	0	0
17	50	54	13	9	11	16	-	-	26	29	0	0
18	214	162	43	49	80	57	-	-	87	53	3	3
19	1 069	1 159	27	37	100	99	-	-	941	1 023	0	0
20	1	1	0	0	0	0	-	-	1	0	0	0

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 30 — TABLEAU 30 — ТАБЛИЦА 30

POLAND — POLOGNE — ПОЛЬША

	TOTAL ВСЕГО		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road [a] — Route [a] Дороге [a]		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	48 053	51 118	43 148	45 342	30	38	340	269	4 534	5 467	1	2
01	31 677	33 669	27 899	29 350	26	32	93	62	3 658	4 223	1	2
1	...	...	1 636	1 599	...	...	10	4	...	...	...	...
2	...	...	172	195	...	...	-	-	...	...	...	...
3	...	...	1 116	1 095	...	...	-	-	...	...	...	...
4	...	...	32	113	...	...	-	3	...	...	...	...
5	...	...	403	430	...	...	10	14	...	...	...	...
6	...	...	3 211	3 515	...	...	38	26	...	...	...	...
7	...	...	516	638	...	...	-	-	...	...	...	...
8	...	...	11 400	11 740	...	...	-	2	...	...	...	...
9	...	...	251	262	...	...	16	-	...	...	...	...
10	...	...	638	718	...	...	3	1	...	...	...	...
11	...	...	1 446	1 424	...	...	-	-	...	...	...	...
12	...	...	2 821	2 598	...	...	-	-	...	...	...	...
13	...	...	35	56	...	...	-	-	...	...	...	...
14	...	...	628	600	...	...	4	-	...	...	...	...
15	...	...	456	772	...	...	-	-	...	...	...	...
16	...	...	2 368	2 739	...	...	11	9	...	...	...	...
17	...	...	30	58	...	...	2	2	...	...	...	...
18	...	...	317	328	...	...	-	1	...	...	...	...
19	...	...	22	21	...	...	-	-	...	...	...	...
20	...	...	401	449	...	...	-	-	...	...	...	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	63 835	65 821	55 000	55 783	90	292	434	382	8 309	9 362	1	2
01	47 789	48 940	39 752	39 791	86	286	187	175	7 763	8 686	1	2
1	...	...	58	107	...	...	-	-	...	...	...	...
2	...	...	791	290	...	...	-	-	...	...	...	...
3	...	...	1 331	944	...	...	5	1	...	...	...	...
4	...	...	160	69	...	...	26	25	...	...	...	...
5	...	...	803	865	...	...	7	11	...	...	...	...
6	...	...	187	331	...	...	-	-	...	...	...	...
7	...	...	1 093	1 220	...	...	-	-	...	...	...	...
8	...	...	198	221	...	...	25	-	...	...	...	...
9	...	...	31	37	...	...	-	-	...	...	...	...
10	...	...	249	275	...	...	2	4	...	...	...	...
11	...	...	28 328	28 809	...	...	45	54	...	...	...	...
12	...	...	870	765	...	...	-	-	...	...	...	...
13	...	...	44	45	...	...	-	-	...	...	...	...
14	...	...	1 602	2 037	...	...	-	3	...	...	...	...
15	...	...	629	467	...	...	69	60	...	...	...	...
16	...	...	2 500	2 368	...	...	3	12	...	...	...	...
17	...	...	71	90	...	...	-	-	...	...	...	...
18	...	...	356	438	...	...	-	-	...	...	...	...
19	...	...	89	97	...	...	-	5	...	...	...	...
20	...	...	363	316	...	...	4	-	...	...	...	...

(a) State road transport only. (a) Transports routiers de l'Etat seulement. (a) Только государственный дорожный транспорт.

TABLE 30

SPAIN

TABLEAU 30

ESPAGNE

ТАБЛИЦА 30

ИСПАНИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail (a) Железной дороге (a)		Road (a) — Route (a) Дороге (a)		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	37 532	47 788	...	...	1 444	1 631	-	-	36 080	46 149	8	8
1	3 272	2 402	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
2	245	163	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
3	852	1 154	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
4	1 005	1 277	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
5	785	1 259	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
6	1 640	2 073	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
7	352	515	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
8	951	2 237	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
9	345	445	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
10	580	794	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
11	1 554	2 378	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
12	21 774	28 290	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
13	61	141	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
14	769	1 128	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
15	954	503	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
16	1 510	1 959	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
17	46	35	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
18	599	780	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
19	237	268	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
20	0	0	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	11 355	16 376	...	...	1 482	1 727	-	-	9 864	14 624	10	25
1	489	1 002	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
2	2 059	1 777	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
3	946	968	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
4	104	144	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
5	60	91	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
6	620	610	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
7	1 353	1 828	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
8	1 589	2 372	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
9	34	52	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
10	71	74	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
11	23	475	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
12	3 284	5 536	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
13	14	7	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
14	136	262	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
15	90	272	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
16	147	250	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
17	46	96	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
18	108	260	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
19	182	300	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
20	0	0	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...

(a) Transport by rail and road are included under a single item.

(a) Les transports par rail et route sont compris sous une seule rubrique.

(a) Перевозки по железной дороге и по дороге включены в одну статью.

TABLE 30 — TABLEAU 30 — ТАБЛИЦА 30

SWEDEN — SUÈDE — ШВЕЦИЯ

	TOTAL (a) ВСЕГО (a)		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
01	41 462	45 710	1 533 (b)	1 692 (b)	1 410 (b)	1 710 (b)	-	-	38 498	42 280	17	23
1	146	96	0	2	1	1	-	-	145	92	0	0
2	445	477	129	144	95	113	-	-	219	217	2	4
3	1 257	1 275	81	92	218	255	-	-	957	926	1	2
4	165	157	7	7	14	17	-	-	144	133	0	0
5	296	300	51	44	85	72	-	-	160	183	0	0
6	1 331	1 373	96	73	10	6	-	-	1 226	1 294	0	0
7	2 331	2 570	76	74	31	35	-	-	2 224	2 460	0	0
8	281	475	6	51	0	1	-	-	274	423	0	0
9	422	467	13	12	5	5	-	-	404	450	0	0
10	266	297	43	59	75	90	-	-	147	146	2	1
11	2 816	2 685	52	61	0	0	-	-	2 763	2 624	-	0
12	26 241	29 176	58	28	12	16	-	-	26 171	29 131	0	0
13	55	38	3	4	1	1	-	-	51	33	0	0
14	1 647	1 819	271	307	205	262	-	-	1 170	1 250	1	1
15	466	513	125	143	111	127	-	-	230	243	0	0
16	1 906	2 322	170	186	106	139	-	-	1 629	1 997	0	0
17	116	140	32	30	40	57	-	-	44	52	0	0
18	638 (a)	779	180	215	161	210	-	-	291	346	5	7
19	636	749	138	158	240	301	-	-	249	279	6	8
20	1	2	0	1	0	0	-	-	0	1	0	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
01	49 591	54 791	23 964 (b)	24 642 (b)	2 101 (b)	2 633 (b)	-	-	23 463	27 502	7	11
1	561	701	7	2	3	0	-	-	552	699	0	0
2	24	19	6	4	6	6	-	-	12	9	0	0
3	175	234	70	78	42	51	-	-	62	105	0	0
4	134	168	8	4	11	12	-	-	115	152	0	0
5	5 076	5 511	977	1 195	799	953	-	-	3 257	3 363	0	0
6	134	105	9	10	0	0	-	-	125	95	0	-
7	1 721	2 245	28	34	41	73	-	-	1 652	2 138	0	0
8	29 070	32 002	21 459	21 612	0	0	-	-	7 611	10 390	-	-
9	279	272	4	3	2	3	-	-	273	266	0	0
10	3 979	4 001	350	421	59	68	-	-	3 570	3 512	0	0
11	26	161	8	8	5	17	-	-	14	136	-	-
12	1 752	1 695	22	25	46	78	-	-	1 685	1 592	0	0
13	27	28	0	5	0	0	-	-	26	23	0	0
14	726	937	98	122	180	228	-	-	448	587	0	0
15	291	405	32	47	109	131	-	-	150	228	0	0
16	1 666	1 792	263	285	178	238	-	-	1 225	1 268	0	1
17	119	163	19	21	36	51	-	-	64	91	0	1
18	659 (a)	754	137	162	162	214	-	-	355	370	4	7
19	3 158	3 597	466	604	421	509	-	-	2 268	2 478	2	3
20	3	2	2	1	0	0	-	-	1	0	0	0

For notes see end of table. — Voir notes à la fin du tableau. — См. примечания в конце таблицы.

TABLE 30

SWITZERLAND[a]

TABLEAU 30

SUISSE[a]

ТАБЛИЦА 30

ШВЕЙЦАРИЯ[a]

	TOTAL ВСЕГО		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	42 465[b]	46 320[b]	18 303	20 085	6 120	6 585	6 571	7 045	.	.	21	24
01	25 782[c]	28 025[c]	8 633	9 433	5 965	6 412	6 571	7 045	.	.	21	24
1	1 105	1 304	563	728	15	18	527	558	.	.	0	0
2	491	511	412	429	77	79	0	1	.	.	2	2
3	1 255	1 253	680	659	307	324	265	266	.	.	3	4
4	163	149	90	68	26	18	47	63	.	.	0	0
5	521	685	165	272	272	315	84	98	.	.	0	0
6	399	401	351	348	23	20	25	33	.	.	0	0
7	5 339	5 540	542	596	3 237	3 349	1 560	1 594	.	.	-	1
8	51	73	24	32	4	5	23	36	.	.	-	-
9	7	14	4	8	1	2	2	4	.	.	-	-
10	376	396	167	167	54	59	154	169	.	.	1	1
11	1 028	918	478	493	12	9	538	416	.	.	-	-
12	10 818[c]	11 639[c]	2 495	2 341	917	990	2 811	3 197	.	.	3	0
13	39	26	36	23	2	2	1	1	.	.	-	-
14	996	1 237	604	809	268	320	124	107	.	.	0	1
15	383	433	165	189	215	241	3	3	.	.	0	0
16	1 659	2 095	1 157	1 463	133	167	369	465	.	.	0	0
17	90	107	52	60	37	46	1	1	.	.	0	0
18	486	546	342	366	134	166	6	9	.	.	4	5
19	567	686	299	372	231	282	30	23	.	.	7	9
20	9	12	7	9	0	0	1	2	.	.	1	1
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	19 379[b]	21 179[b]	11 332	12 427	1 033	1 125	141	136	.	.	15	20
01	2 696	2 883	1 662	1 774	878	953	141	136	.	.	15	20
1	1	0	1	0	0	0	0	-	.	.	-	-
2	92	107	88	92	4	15	0	-	.	.	0	0
3	206	214	104	106	87	95	15	13	.	.	0	0
4	11	14	6	6	4	7	1	1	.	.	0	0
5	440	217	328	230	112	87	0	0	.	.	0	0
6	23	11	8	4	2	1	13	6	.	.	-	0
7	131	142	60	57	59	80	12	5	.	.	0	0
8	50	45	34	23	4	6	12	16	.	.	-	0
9	18	56	13	42	2	9	3	5	.	.	-	0
10	201	223	150	169	48	52	3	2	.	.	0	0
11	39	57	26	39	1	3	12	15	.	.	-	-
12	219	269	217	268	2	1	0	0	.	.	0	0
13	2	1	1	1	0	0	1	-	.	.	0	-
14	332	414	214	266	104	130	12	14	.	.	2	4
15	213	222	27	50	185	170	1	2	.	.	0	0
16	192	184	92	84	73	70	27	30	.	.	0	0
17	47	49	22	29	19	17	5	2	.	.	1	1
18	276	320	175	198	74	91	22	24	.	.	5	7
19	201	236	94	108	98	118	2	2	.	.	7	8
20	2	2	2	2	0	0	-	-	.	.	0	0

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 30 — TABLEAU 30 — ТАБЛИЦА 30

UNITED KINGDOM — ROYAUME-UNI — СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail[a] Железной дороге[a]		Road[a] Route[a] Дороге[a]		IWT[a] Voie navig.[a] Внутренним водным путям[a]		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	178 714	185 984	...	...	765	824	...	...	177 800	185 000	149	160
1	8 348	8 935	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	3 586	3 387	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3	8 537	8 381	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	1 527	1 522	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	5 951	5 140	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	1 927	3 087	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	2 845	2 777	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	19 965	18 466	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	1 325	2 131	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	4 645	4 527	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	71	90	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	106 420	114 006	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	107	432	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	4 640	3 061	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	675	528	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16	2 688	4 053	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17	128	126	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	731	735	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19	401	4 567	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	4 197	33	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	41 999	44 692	...	...	656	492	...	...	41 148	44 000	195	200
1	877	201	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	266	274	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3	1 242	1 555	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	74	86	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	23	33	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	500	388	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	4 500	6 451	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	959	555	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	448	59	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	547	578	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	3 613	4 495	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	13 979	13 858	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	62	956	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	3 930	3 448	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	919	1 096	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16	4 545	4 616	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17	522	619	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	3 419	3 942	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19	448	1 401	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	1 127	81	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

(a) Transport by rail, road and inland waterway are included under a single item.

(a) Les transports par rail, route et voie navigable intérieure sont compris sous une seule rubrique.

(a) Перевозки по железной дороге, по дороге и по внутреннему водному пути включены в одну статью.

TABLE 30

YUGOSLAVIA

TABLEAU 30

YOUGOSLAVIE

ТАБЛИЦА 30

ЮГОСЛАВИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	26 526	26 562	9 149	10 340	1 171	1 423	7 562	5 971	8 642	8 826	2	2
01	13 237	13 839	4 443	5 267	570	712	2 111	1 738	6 111	6 120	2	2
1	67	106	27	57	4	7	9	21	27	21	-	-
2	163	164	33	26	19	23	-	-	111	115	-	-
3	413	445	61	98	23	28	2	1	327	318	0	0
4	231	149	60	33	0	0	11	-	160	116	-	-
5	356	309	325	275	2	3	-	0	29	31	-	-
6	1 623	1 332	646	545	4	5	522	365	451	417	-	-
7	375	524	233	287	34	42	3	-	105	195	-	-
8	416	490	48	88	0	0	75	69	293	333	-	-
9	204	427	71	63	63	79	1	4	69	281	-	-
10	304	369	89	124	9	11	34	4	172	230	-	-
11	1 831	2 269	335	631	0	0	542	351	954	1 287	-	-
12	4 191	3 308	320	253	116	145	824	829	2 931	2 081	-	-
13	9	6	2	1	3	4	1	-	3	1	-	-
14	203	281	132	192	42	53	4	1	25	35	-	-
15	741	1 091	665	829	35	43	2	3	39	216	-	-
16	905	1 116	419	595	116	145	68	67	302	309	-	-
17	112	116	97	105	2	3	0	1	13	7	0	0
18	268	284	154	168	47	58	2	4	63	52	1	2
19	121	198	32	48	51	63	3	12	35	75	0	0
20	704	855	694	849	-	-	8	6	2	0	-	-
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	19 582	19 613	7 687	8 777	1 334	1 519	6 759	5 251	3 801	4 064	1	2
01	8 408	8 820	2 981	3 704	785	864	1 308	1 018	3 333	3 232	1	2
1	457	420	171	49	84	93	62	63	140	215	-	-
2	37	101	24	85	13	15	-	0	-	1	-	-
3	510	656	260	338	155	170	20	10	75	138	-	-
4	68	68	26	45	1	1	8	3	33	19	-	-
5	1 229	1 452	655	803	294	324	-	2	280	323	-	-
6	338	111	64	66	1	1	272	42	1	2	-	-
7	340	362	145	226	27	29	25	14	143	93	-	-
8	273	401	126	207	0	0	140	155	7	39	-	-
9	1 916	2 025	203	219	26	29	363	300	1 324	1 477	-	-
10	168	140	76	84	16	17	32	9	44	30	-	-
11	138	239	71	172	1	1	-	-	66	66	-	-
12	934	595	39	125	16	17	310	338	568	113	1	2
13	3	3	-	0	1	1	-	-	2	2	-	-
14	170	228	60	78	33	36	1	-	76	114	-	-
15	280	341	90	129	24	27	0	1	166	184	-	-
16	493	500	254	276	40	44	51	73	148	107	-	-
17	180	173	113	117	2	3	18	2	47	51	-	-
18	138	134	74	53	11	12	-	0	53	69	-	-
19	294	325	95	92	40	44	0	3	159	186	-	0
20	442	546	435	540	-	-	6	3	1	3	-	-

NOTES TO TABLE 30

FINLAND

(a) Including goods for which no mode of transport is indicated.
(b) Including 317 000 tons entered and 368 000 tons left by ferry.
(c) Excluding movement of floating timber, 635 000 tons having entered and 62 000 tons having left in 1968 and 390 000 tons having entered in 1969.
(d) Excluding 49 000 tons of floating timber entered and 138 000 tons left by sea in 1969.

HUNGARY

(a) International transport by Hungarian transport services, plus transport by foreign goods roads vehicles, IWT craft and aircraft.
(b) Transport by IWT and sea are included under a single item.
(c) Transit includes transport by the Hungarian Shipping Company (MAHART) between ports abroad which does not pass through any Hungarian port.
(d) Excluding service traffic.
(e) Included in item 12.

NETHERLANDS

(a) Including 155 000 tons entered and 17 171 000 tons left by pipeline in 1968 and 113 000 tons entered and 20 658 000 tons left in 1969.

NORWAY

(a) Including goods for which no mode of transport is indicated.
(b) Goods enterring or leaving on board ferries, but loaded in railways wagons or lorries, are considered as having entered or left by sea.

NORWAY (contd.)

(c) Excluding movement of floating timber between Norway and Sweden (80 600 tons having entered and 1 000 tons having left Norway in 1968, and 63 600 tons having entered and 139 900 tons having left in 1969).
(d) Including iron ore transported on the Ofoten railway from Sweden for shipment at Narvik (21 491 000 tons loaded in 1968 and 21 534 000 tons in 1969).

SWEDEN

(a) Including goods for which no mode of transport is indicated.
(b) Including goods entered or left by ferry (1968:Rail: 1 510 000 tons entered and 1 900 000 tons left; Road: 1 030 000 tons entered and 1 440 000 tons left).
(c) Excluding ships and aircraft.

SWITZERLAND

(a) Weights are given net for special trade but gross for transit.
(b) Including 6 858 000 tons entered and left in transit by pipeline in 1968 and 7 470 000 tons in 1969.
(c) Including 4 592 000 tons entered by pipeline in 1968 and 5 111 000 tons in 1969.

NOTES DU TABLEAU 30

FINLANDE

(a) Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.
(b) Y compris 317 000 tonnes entrées et 368 000 tonnes sorties par ferry-boat.
(c) Non compris le flottage de bois (653 000 tonnes entrées et 62 000 tonnes sorties en 1968, et 390 000 tonnes entrées en 1969).
(d) Non compris 49 000 tonnes de bois entrées et 138 000 tonnes sorties, transportées par flottage par mer 1969.

HONGRIE

(a) Transports internationaux effectués par les services de transport hongrois, plus les transports effectués par les véhicules routiers étrangers pour le transport de marchandises, les bâtiments étrangers de la navigation intérieure et les avions étrangers.
(b) Les transports par voie navigable et par mer sont compris sous une même rubrique.
(c) Le transit comprend les transports par la compagnie de navigation hongroise (MAHART) d'un port étranger à un autre sans passer par un port hongrois.
(d) Non compris le transport en service.
(e) Compris dans la rubrique 12.

NORVÈGE

(a) Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.
(b) Les marchandises, entrées ou sorties par ferry-boat, mais chargées dans des wagons ferroviaires ou des camions sont considérées comme étant entrées ou sorties par mer.

NORVÈGE (suite)

(c) Non compris le flottage de bois entre la Norvège et la Suède (80 600 tonnes entrées et 1 000 tonnes sorties de la Norvège en 1968, et 63 600 tonnes entrées et 139 900 tonnes sorties en 1969).
(d) Y compris le minerai de fer transporté par le chemin de fer d'Ofoten de la Suède pour embarquement à Narvik (21 491 000 tonnes chargées en 1968 et 21 534 000 tonnes en 1969).

PAYS-BAS

(a) Y compris 155 000 tonnes entrées et 17 171 000 tonnes sorties par pipeline en 1968 et 113 000 tonnes entrées et 20 658 000 tonnes sorties en 1969.

SUÈDE

(a) Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.
(b) Y compris les marchandises entrées et sorties par ferry-boat (1968:Rail: 1 510 000 tonnes entrées et 1 900 000 tonnes sorties; Route: 1 030 000 tonnes entrées et 1 440 000 tonnes sorties).
(c) Non compris les navires et les aéronefs.

SUISSE

(a) Les quantités sont exprimées en poids nets pour le commerce spécial, et en poids bruts pour le transit.
(b) Y compris 6 858 000 tons entrées et sorties en transit par oléoduc en 1968 et 7 470 000 tonnes en 1969.
(c) Y compris 4 592 000 tonnes entrées par oléoduc en 1968 et 5 111 000 tonnes en 1969.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 30

ВЕНГРИЯ

(a) Международные перевозки венгерскими транспортными предприятиями плюс перевозки иностранными дорожно-транспортными средствами для грузовых перевозок, иностранными судами внутреннего судоходства и иностранными самолетами.
(b) Перевозки по внутренним водным путям и морские перевозки включены в одну статью.
(c) Транзит включает перевозки Общества венгерского судоходства (МАХАРТ) между заграничными портами, которые не проходят через какой-нибудь венгерский порт.
(d) Исключая служебные перевозки.
(e) Включены в статью 12.

НИДЕРЛАНДЫ

(a) Включая 155 000 тонн ввезено и 17 171 000 тонн вывезено по трубопроводу в 1968 году и 113 000 тонн ввезено и 20 658 000 тонн вывезено в 1969 году.

НОРВЕГИЯ

(a) Включая грузы, в отношении которых вид транспорта не указан.
(b) Грузы, ввозимые или вывозимые паромами, но загруженные в железнодорожные вагоны или грузовики, считаются как ввезенные или вывезенные морем.
(c) Исключая сплавы леса между Норвегией и Швецией (в 1968 году в Норвегию было ввезено 80 600 тонн и было вывезено из Норвегии 1 000 тонн, в 1969 году ввезено 63 600 тонн и вывезено 139 900 тонн).
(d) Включая железную руду, перевезенную из Швеции по Офотенской железной дороге для погрузки на суда в Харвике (21 491 000 тонн, погруженных в 1968 году и 21 534 000 тонн в 1969 году).

ШВЕЙЦАРИЯ

(a) По специальной торговле веса даются нетто, а по транзиту – брутто.
(b) Включая 6 858 000 тонн, ввезено и вывезено в транзит по трубопроводу в 1968 году и 7 470 000 тонн в 1969 году.
(c) Включая 4 592 000 тонн, ввезено по трубопроводу в 1968 году и 5 111 000 тонн в 1969 году.

ШВЕЦИЯ

(a) Включая грузы, в отношении которых вид транспорта не указан.
(b) Включая грузы, ввезенные и вывезенные паромом (1968 год: по железной дороге 1 510 000 тонн ввезенных и 1 900 000 тонн вывезенных; по дороге 1 030 000 тонн ввезенных и 1 440 000 тонн вывезенных).
(c) Исключая суда и самолеты.

ФИНЛЯНДИЯ

(a) Включая грузы, в отношении которых вид транспорта не указан.
(b) Включая 317 000 тонн, ввезено и 368 000 тонн вывезено паромом.
(c) Исключая сплав леса (653 000 тонн ввезено и 62 000 тонн вывезено в 1968 году и 390 000 тонн ввезено в 1969 году).
(d) Исключая 49 000 тонн поступившего и 38 000 тонн отправленного морем леса в 1969 году.

30. International goods transport by commodity categories

Unit : 1000 t

	Goods entered the country	Marchandises entrées dans le pays	Грузы ввезенные в страну
0	All commodities including transit	Toutes marchandises y compris le transit	Все грузы, включая транзитные
01	All commodities excluding transit	Toutes marchandises, non compris le transit	Все грузы, за исключением транзитных
1	of which : Cereals	dont : Céréales	в том числе : Зерновые
2	Fresh fruit and vegetables	Fruits et légumes frais	Свежие фрукты и овощи
3	Other food products, beverages, tobacco	Autres produits alimentaires, boissons, tabacs	Прочие пищевые продукты, напитки, табак
4	Seeds, oil-nuts, oils, fats	Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses	Масличные семена и орехи, растительные масла, жиры
5	Wood, cork	Bois, liège	Древесина, пробка
6	Fertilizers	Engrais	Удобрения
7	Crude materials other than ore	Minéraux bruts, autres que minerais	Минеральное сырье, за исключением руд
8	Iron ore, scrap iron	Minerai de fer, ferrailles	Железная руда, железный лом
9	Non-ferrous metal ore	Minerais de métaux non ferreux	Руды цветных металлов
10	Other crude materials	Autres matières brutes	Прочее сырье
11	Solid fuel	Combustibles solides	Твердое топливо
12	Petroleum and petroleum products, gas	Pétrole et produits pétroliers, gaz	Нефть и нефтяные продукты, газ
13	Tars from coal and natural gas	Goudrons dérivés du charbon et du gaz naturel	Смолы, полученные из угля и природного газа
14	Chemicals	Produits chimiques	Химические продукты
15	Lime, cement, other mineral articles	Chaux, ciments, autres articles minéraux	Известь, цемент, прочие минералы
16	Metals	Métaux	Металлы
17	Manufactured metal articles	Articles manufacturés en métal	Готовые изделия из металла
18	Machines, transport equipment	Machines, matériel de transport	Машины, транспортное оборудование
19	Miscellaneous manufactured articles	Articles manufacturés divers	Различные готовые изделия
20	Goods not elsewhere specified	Marchandises non désignées ailleurs	Грузы, не перечисленные в других категориях
	Goods left the country	**Marchandises sorties du pays**	**Грузы вывезенные из страны**
0	All commodities including transit	Toutes marchandises y compris le transit	Все грузы, включая транзитные
01	All commodities excluding transit	Toutes marchandises, non compris le transit	Все грузы, за исключением транзитных
1	of which : Cereals	dont : Céréales	в том числе : Зерновые
2	Fresh fruit and vegetables	Fruits et légumes frais	Свежие фрукты и овощи
3	Other food products, beverages, tobacco	Autres produits alimentaires, boissons, tabacs	Прочие пищевые продукты, напитки, табак
4	Seeds, oil-nuts, oils, fats	Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses	Масличные семена и орехи, растительные масла, жиры
5	Wood, cork	Bois, liège	Древесина, пробка
6	Fertilizers	Engrais	Удобрения
7	Crude materials other than ore	Minéraux bruts, autres que minerais	Минеральное сырье, за исключением руд
8	Iron ore, scrap iron	Minerai de fer, ferrailles	Железная руда, железный лом
9	Non-ferrous metal ore	Minerais de métaux non ferreux	Руды цветных металлов
10	Other crude materials	Autres matières brutes	Прочее сырье
11	Solid fuel	Combustibles solides	Твердое топливо
12	Petroleum and petroleum products, gas	Pétrole et produits pétroliers, gaz	Нефть и нефтяные продукты, газ
13	Tars from coal and natural gas	Goudrons dérivés du charbon et du gaz naturel	Смолы, полученные из угля и природного газа
14	Chemicals	Produits chimiques	Химические продукты
15	Lime, cement, other mineral articles	Chaux, ciments, autres articles minéraux	Известь, цемент, прочие минералы
16	Metals	Métaux	Металлы
17	Manufactured metal articles	Articles manufacturés en métal	Готовые изделия из металла
18	Machines, transport equipment	Machines, matériel de transport	Машины, транспортное оборудование
19	Miscellaneous manufactured articles	Articles manufacturés divers	Различные готовые изделия
20	Goods not elsewhere specified	Marchandises non désignées ailleurs	Грузы, не перечисленные в других категориях

30. Transport international de marchandises par catégorie de marchandise

Unité : 1000 t

30. Международное грузовое движение по категориям грузов

Единица : 1000 т

ANNEX I

DEFINITIONS

The Working Party on Transport Statistics of the Inland Transport Committee has agreed to the following definitions for the collection of statistical data included in this Bulletin (document TRANS/WP.6/54/Rev.4). Although governments have been requested to submit returns in accordance with the definitions, in some instances it may not have been possible to comply with this request. Where the secretariat is aware of departures from the definitions, such departures are indicated by means of footnotes in the relevant tables.

ALL MODES OF TRANSPORT

1. Network: A group of tracks or lines of communication. This term is defined below for each mode of transport.

2. Vehicle: Mobile equipment unit, including tractive or propelling equipment, intended for transporting persons or goods.

3. Vehicle traffic: The movement of vehicles on networks. When a vehicle is being carried on another vehicle, only the movement of the carrying vehicle is taken into consideration.

4. Transport: The carriage of persons or goods (including animals and vehicles carried on other vehicles) on networks as defined herein for each mode of transport, and not the movement of vehicles as such. It excludes the carriage of fuel and stores by the vehicle in which they are consumed. The weight of the goods is expressed in metric tons.

RAILWAYS

General

5. Scope of the railway statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: These statistics refer to (a) all main-line railway networks, irrespective of gauge, and, where possible, to (b) secondary railways which carry out transport operations for the public. They exclude, however, networks the operations of which are wholly or mainly within one urban area.

Networks

6. Railway network of a country: The networks of all the railway administrations in the country. The network of a particular railway administration consists of all railway lines operated by that administration. It does not include stretches of road or inland waterway, even should rolling stock be conveyed over such routes, e.g. by wagon-carrying trailers or ferries. Main-line networks are distinguished from secondary networks. The most important network in any country is the main-line network; all other networks are regarded as secondary.

7. Track: A pair of rails over which railway vehicles can run.

8. Running track: A track providing end-to-end line continuity and used for working regular trains between stations or places indicated in tariffs as independent points of departure or arrival for the conveyance of passengers or goods.

9. Line: One or more running tracks, each kilometre of line counting as one, however many tracks there may be.[y] Where a section of network comprises two or more lines running alongside one another, there are as many lines as routes to which tracks are allotted exclusively.

10. Lines operated for passenger transport: Lines operated normally for passenger and goods transport and lines normally operated exclusively for passenger transport.

11. Lines operated for goods transport: Lines operated normally for passenger and goods transport and lines normally operated exclusively for goods transport.

12. Electrified tracks: Tracks provided with an overhead trolley wire or with a conductor rail to permit electric traction.

13. Electrified lines: Lines with one or more electrified main running tracks. Portions of line adjacent to stations that are electrified only to permit shunting and not electrified as far as the next station are to be counted as non-electrified lines.

---

[y] Secretariat note: The total length of line operated is the length operated for passenger or goods transport.

Vehicles

14. Railway vehicle: Mobile equipment running exclusively on rails, moving either under its own power (locomotive and rail motor vehicles) or hauled by another vehicle (carriages, vans and wagons).

15. Locomotive: Railway vehicle equipped with prime mover and motor or with motor only (electric locomotive) used for hauling railway vehicles.

(a) Steam locomotive: Locomotive, whether cylinder or turbine, in which the source of power is steam, irrespective of the type of fuel used.

(b) Electric locomotive: Locomotive with one or more electric motors, deriving current from overhead wires or conductor rails or from accumulators carried on the locomotive. A locomotive so equipped which has also an engine (diesel or other) to supply current to the electric motor when it cannot be obtained from an overhead wire or from a conductor rail is classed as an electric locomotive.

(c) Diesel locomotive: Locomotive the source of power of which is a diesel engine, irrespective of the type of transmission installed. However, diesel-electric locomotives equipped to derive power from an overhead wire or from a conductor rail are classed as electric locomotives.

(d) Special-system locomotive: Locomotive other than steam, electric or diesel, such as compressed air, gas or petrol locomotive.

16. Rail motor vehicle: Motor vehicle constructed for the conveyance of passengers or goods by rail. In motor vehicle statistics, every indivisible set is counted as a rail motor vehicle; in statistics of passenger vehicles and of goods vehicles, each body is counted as a unit. The definitions of the various categories of locomotive (electric, diesel, etc.) apply, mutatis mutandis, to rail motor vehicles.

17. Power of locomotives and rail-cars: Mechanical force developed by locomotives and rail motor vehicles, calculated in accordance with the formulae given in Annex I of document TRANS/WP.6/54/Rev.4.

18. Passenger vehicle: Railway vehicle, which may be a rail motor vehicle or a hauled vehicle (passenger carriage), intended for the conveyance of passengers, even if it comprises one or more compartments or spaces specially reserved for luggage, parcels, mail, etc. These vehicles include special vehicles such as sleeping-cars, saloons, dining-cars and ambulance cars. Each separate body of an indivisible set is counted as a passenger vehicle.

19. Carrying capacity of passenger vehicles: The number of seats or berths available in the vehicle when performing the service for which it is primarily intended; in case of doubt, the capacity is the highest number of seats or berths available. Where accommodation is provided specially for standing passengers, the number of standing places offered is included in the carrying capacity, but must be shown separately in the statistics.

20. Van: Railway vehicle, which may be a rail motor vehicle, forming part of a passenger or freight train and used by the train crew as well as, if need be, for the conveyance of luggage, parcels, bicycles, etc. Vehicles possessing one or more passenger compartments must not be counted as vans but as passenger-carrying vehicles. Mail vans, belonging to railway administrations, are included under vans when they do not possess a passenger compartment.

21. Wagon: Railway vehicle, which may be a rail motor vehicle, normally intended for the transport of goods.

(a) Covered wagon: Wagon characterized by its closed construction (solid sides all the way up and roof) and by the safety it provides for the goods conveyed in it (possibility of padlocking and sealing).

(b) High-sided wagon: Wagon with no roof and with rigid sides higher than 60 cm.

(c) Flat wagon: Wagon without roof or sides, or wagon without roof but with sides not higher than 60 cm, or swing-bolster wagon.

(d) Special wagons:

(i) Insulated wagon: Covered wagon of which the body is built with insulating walls, doors, floor and roof, by which heat exchanges between the inside and outside of the body can be so limited that the over-all heat transfer factor (K or U factor) is equal to or less than 0.6 kilocalories[2/] (1 kcal = 4 185 joules) per square metre of the geometric mean of the inside and outside surface areas per hour and per degree centigrade of air temperature difference between the inside and outside of the body when empty, the values of the K factor being those obtaining when the mean temperature of the walls of the body is +20°C (between +30°C and +35°C in the case of tank wagons for the conveyance of liquid foodstuffs).

2/ In the case of wagons already in service on 30 June 1962, or placed in service before 30 June 1964, this factor may be equal to or less than 0.8 kcal until 30 June 1968.

(ii) Refrigerated wagon: Insulated wagon which, using a source of cold (natural ice, with or without the addition of salt; dry ice, with or without evaporation control; eutectic plates, etc.) other than a mechanical or "absorption" unit, is capable, with a mean outside temperature of +25°C, of lowering the temperature inside the body, when empty, to and thereafter keeping it for not less than 12 hours at a maximum of +5°C with the aid of appropriate refrigerants and fittings. Refrigerated wagons must be provided with one or more compartments for the refrigerant which can be filled from the outside.

(iii) Mechanically refrigerated wagon: Insulated wagon, fitted with a refrigerating appliance (mechanical compressor, "absorption" unit, etc.) which is capable, with a mean outside temperature of +30°C, of lowering the temperature inside the body, when empty, to and thereafter maintaining steadily for not less than 12 hours any constant temperature level desired between +12°C and 0°C inclusive.

(iv) Heated wagon: Insulated wagon fitted with a heat-producing appliance which is capable of raising the temperature inside the body, when empty, to and thereafter maintaining it steadily at a practically constant value of not less than +12°C for not less than 12 hours when the average outside temperature of the body may fall to -10°C.

(v) Tank wagon: Wagon fitted with one or more tanks specially designed for the transport of liquids or gases in bulk.

(vi) Wagon specially built or equipped to facilitate, reduce or eliminate handling of goods: Silo wagons, tip wagons, hopper wagons, etc.

(vii) Wagon specially built or equipped for the transport of: containers, or road-rail or road trailers.

(viii) Other special wagons: All types of special wagon not mentioned above.

22. Carrying capacity of wagon: The carrying capacity of a wagon is the maximum authorized weight of goods it can carry.

23. Percentage of total park under or awaiting repair or maintenance: Percentage of vehicles temporarily withdrawn from service for maintenance or repair. Maintenance or repair comprises all operations necessary for keeping vehicles or putting them back in working order.

24. New units placed in service during the year: Newly-built vehicles made available for operating for the first time during the year.

25. Units scrapped during the year: Vehicles permanently withdrawn from service on the system during the year.

26. Vehicles to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The following vehicles must be included in the statistics of every railway administration:

(a) all railway vehicles of the system, i.e. those actually at its disposal, including:

(i) those under or awaiting repair, stabled or stored;

(ii) those temporarily away from the administration's network on "inter-system" working (locomotives, rail motor vehicles, passenger carriages and vans) or in the normal course of exchange between railway systems (under RIV or similar arrangements) in connexion with inter-system goods transport;

(b) railway vehicles "for private use", i.e. those which are neither owned by nor at the disposal of the system, but have their home station on, and are operated on, the administration's network.

27. Statistics of a railway system must exclude vehicles not at its disposal, for example:

(a) any temporarily on its network in the course of inter-system working (locomotives, rail motor vehicles, passenger carriages and vans) or in the normal course of exchange between railway systems (under RIV or similar arrangements) in connexion with inter-system goods transport; or

(b) any which, although owned by the system, are on hire to, or otherwise at the disposal of, other systems.

Staff

28. Staff: All employees paid directly by the railway administration.[3/]

29. Total number of employees to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: Staff employed, in whatever capacity, during the statistical period in operating the railway, but excluding staff employed by ancillary services such as road transport, shipping services, hotels and restaurants.[3/]

3/ Secretariat note: The results of a study now being carried out by UIC on staff statistics might necessitate amendments to this definition, together with changes in the employees to be included in the statistics (paragraph 29).

Vehicle traffic

30. Train: One or more vehicles hauled by one or more locomotives or rail motor vehicles, or one separate rail motor vehicle running under a given number on distinct designation from an initial fixed point to a fixed terminal point.

31. Passenger train: Train for the carriage of passengers composed of one or more passenger vehicles and, possibly, vans.

32. Freight train: Train made up of one or more wagons and, possibly, vans moving either empty or under load.

33. Mixed train: Train composed of both passenger carriages and wagons and, possibly, vans. These trains should not be counted both as passenger and goods trains; apportionment of the kilometres run by such trains is made in accordance with the rules of the particular railway administration.

34. Service train: Train of passenger carriages running empty, work train, repair train, breakdown train, trial train, ballast train, gravel train, snowplough train, etc.

35. Passenger-train-kilometre or Freight-train-kilometre: Unit of measure representing the movement of a passenger or freight train over one kilometre. The distance taken is the length of line covered by the train on the railway administration's network. Shunting movements and journeys by train ferry are not included in train-kilometre statistics.

36. Train-kilometres to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: Train-kilometres run by the various categories of train mentioned above, whether the vehicles are owned by the particular administration or by other systems.

37. Wagon loaded: Unit of measure representing one wagon loaded with goods and despatched. Wagons loaded at private sidings, or harbour stations connected with a network and thereafter handed over to that network are considered to be loaded on that network. Wagons loaded on a secondary network connected with a main network and thereafter handed over to the main network are considered to be loaded on the main network, though the following are not regarded as being loaded on a particular network:

(a) any wagon despatched with a load of goods transshipped from another wagon already loaded and despatched on the same network; or

(b) any wagon loaded during direct transshipment on rail of goods from a main network to another main network at a station with which both networks are connected (see the definition of direct transshipment on railways in paragraph 55).

38. Wagons loaded to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: All wagons loaded on the network. As regards secondary networks, only wagons not handed over to a main network should be included.

39. Wagon entered loaded from abroad: Wagon entering loaded from a foreign network, in transit or for unloading in the country.

40. Wagons entered loaded to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: All wagons entering the network loaded.

41. Wagon-day: Unit of measure representing the presence of a wagon on a network for one day.

42. Positive or negative balance of wagons exchanged with foreign railway systems: The difference during the statistical period between the number of wagon-days of wagons of the administration concerned on exchange on the lines of other networks and the number of wagon-days of wagons of other networks on exchange on the lines of the administration concerned, divided by the number of days in the period. This difference is positive if the first of these two figures is less than the second, and negative in the contrary case.

43. Wagon-kilometre: Unit of measure representing the movement of one wagon, loaded or empty, over a distance of one kilometre, the distance being that actually run, shunting and other similar movements being disregarded. All wagon journeys over the lines of the network are included, irrespective of the ownership of the wagons.

44. Empty wagon-kilometre: A wagon-kilometre run by a wagon without a load.

45. Percentage empty to total wagon-kilometres: Empty wagon-kilometres expressed as a percentage of total wagon-kilometres.

Transport

46. Railway transport: Transport (as defined in paragraph 4) over the network (as defined in paragraph 6).

47. Service transport: Transport which the railway administration performs in order to meet its internal requirements whether or not such transport produces revenue for book-keeping purposes.

48. Transport for third parties: Transport which the railway administration performs for third parties, i.e. all transport other than service transport, including:

(a) revenue-producing commercial transport (transport for hire or reward) and

(b) transport free of charge.

49. Passenger: Any person, excluding members of train crews, who makes a journey by railway vehicle on a given network.

50. Passenger-kilometre: Unit of measure representing the carriage of one passenger by rail over a distance of one kilometre.

51. Passenger transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The figures must cover all passengers carried by rail over the network of the administration concerned. Only transport by rail should be included; where a series of operations is carried out by different modes of transport, the figures should refer solely to journeys by rail.

52. Every paying passenger must be counted; passengers carried free of charge must be omitted. It is essential that the data for passengers carried and passenger-kilometre data should be consistent with one another. Any passenger travelling successively over one or more secondary networks and a main-line network, or conversely, should be included only in the statistics of the main-line network. Any passenger using several secondary networks in turn should be counted only once.

53. The distance to be taken into account is that over which the passenger actually travelled.

54. Goods carried: Goods which have been moved by rail on the network of the administration concerned. The total quantity of goods carried on a network consists of the quantity loaded and of the quantity entered loaded (see paragraph 57).

55. Direct transshipment on railways: Transshipment of goods from one rail vehicle to another where the distance between the vehicles is not such as to call for intermediary transport outside the station precincts.

56. Goods loaded: Goods placed on a rail vehicle and despatched by rail. Goods loaded at private sidings, or harbour stations connected with a network and thereafter handed over to that network are considered to be loaded on that network. Goods loaded on a secondary network physically connected to a main-line network and subsequently handed over to a main-line network are to be regarded as having been loaded on the main-line network. Not so, however, are goods which:

(a) once loaded on a particular network, are transshipped from one rail vehicle to another on the same network; or

(b) on being handed over from one network to another, are directly transshipped on railways at a station adjoining another system (see definition of direct transshipment on railways in paragraph 55 above).

57. Goods entered loaded: Goods loaded on a foreign network and having entered the network concerned by rail in transit or for unloading in the country; goods transshipped directly on railways on entering the network are also regarded as having entered loaded.

58. Net ton-kilometre: Unit of measure for goods carried representing the carriage of one ton of goods by rail over a distance of one kilometre.

59. Average haul per ton: Average distance each ton of goods has been carried on the administration's network.

60. Average wagon load: Average weight of goods per wagon loaded or wagon entered loaded.

61. Goods transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should include all rail transport[4/] performed on the network of the system concerned. Only rail-borne transport should be included; where transport is carried out successively by different modes of transport, the statistics must relate solely to the rail portion of the haul.

62. The weight to be taken into consideration is the weight charged for in respect of revenue producing commercial transport, and the gross weight of the goods in respect of service transport and of free of charge transport for third parties.

63. The distance to be taken into consideration is,

(a) in the case of revenue producing commercial transport of goods: the distance charged for, with deduction of artificial surcharges for distance;

(b) in the case of service transport and of transport free of charge for third parties: the actual operating distance.

ROADS

Networks, including Road Expenditure

64. Network: The road network of a country is made up of all that country's roads which are open to public traffic, including toll-roads.

65. Road: Line of communication for the use of four-wheeled and other road motor vehicles running on their own wheels.

4/ Secretariat note: Both transport for third parties and service transport should therefore be included.

66. Carriageway: Part of the road intended for the movement of road motor vehicles; the parts of the road which form a shoulder for the lower or upper layers of the road surface are not part of the roadway, nor are those parts of the road intended for the circulation of road vehicles which are not self-propelled or for the parking of vehicles even if, in case of danger, they may occasionally be used for the passage of motor vehicles. The width of a carriageway is measured perpendicularly to the axis of the road.

67. Urban road: A road within the boundaries of a built-up area with a population of 5 000 or more.

68. Main road: Road intended primarily for long-distance traffic or connecting principal centres of population.

69. Motorway: Road which meets all the following requirements:

(a) it has no level intersections with other roads or tracks;
(b) direct access to it from properties alongside it is prohibited;
(c) no traffic other than motor traffic is permitted on it.

70. Roads to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: All urban and non-urban roads open to public traffic. In determining the length of roads, it is desirable that one and the same road surface should not be counted twice; and it is recommended therefore that, where possible, the method referred to in Annex 2 of document TRANS/WP.6/54/Rev.4 should be used, especially as regards urban roads. A note should appear in the statistical return saying whether or not statistics of urban and non-urban roads include double counting in respect of intersections.

Vehicles

71. Road vehicle: A vehicle running on wheels and intended for use on public roads.

72. Mechanically propelled road vehicle: Road vehicle, whether connected or not to electric conductors, fitted with an engine whence it derives its sole means of propulsion. These vehicles include trolleybuses and tramcars.

73. Road motor vehicle: Mechanically propelled road vehicle (including tractors) normally used for the carriage of persons or goods, other than vehicles running on rails or connected to electric conductors. Cycles with auxiliary engines, as defined in paragraph 79, are not included among road motor vehicles.

74. Passenger road vehicle: [5/] A road vehicle designed, exclusively or primarily, to carry one or more persons.

75. Passenger road motor vehicle: [5/] A road motor vehicle designed, exclusively or primarily, to carry one or more persons.

76. Goods road vehicle: [5/] Road vehicle designed, exclusively or primarily, to carry goods.

77. Goods road motor vehicle: [5/] Road motor vehicle designed, exclusively or primarily, to carry goods.

78. Cycle: Two-wheeled or three-wheeled road vehicle, fitted with pedals and using human energy as its sole means of propulsion.

79. Cycle with auxiliary engine: Two-wheeled or three-wheeled road vehicle possessing all the normal characteristics of a cycle in respect of structure and performance and fitted with an engine, the cubic capacity of which does not exceed 50 cubic centimetres.

80. Motor cycle: Two-wheeled road motor vehicle with or without a sidecar, not falling under the definition of a cycle with an auxiliary engine, and also a motor-driven wheelchair and a three-wheeled motor vehicle for the transport of passengers with an unladen weight not exceeding 400 kg. [6/]

81. Private car: Road motor vehicle, other than a motor cycle, intended for the transport of passengers and seating not more than nine persons (including the driver). The term "private car" therefore covers taxis and hired vehicles, provided that they have fewer than ten seats.

82. Motor coach or bus: Passenger road motor vehicle, seating more than nine persons (including the driver).

83. Number of seats in motor coaches or buses: Number of seats or berths, including the driver's, available in the vehicle when it is performing the service for which it is primarily intended; in case of doubt, the capacity is the highest number of seats or berths available.

84. Total transport capacity of motor coaches and buses: Number of seats and special standing-room places provided for passengers. [7/] The number of standing-room places should be indicated separately in the statistics.

85. Tractor: Road motor vehicle designed, exclusively or primarily, to haul other road vehicles.

5/ Vehicles designed for the transport of both passengers and goods should be classified either among the passenger road vehicles or among the goods road vehicles, depending on their primary purpose, as determined either by their technical characteristics or by their category for tax purposes.

6/ Provisional definition pending the revision of Annex 9 to the 1949 (Geneva) Convention on Road Traffic.

7/ This definition is of practical importance only for urban transport statistics.

86. Trailer: Road vehicle designed to be drawn by a road motor vehicle. Trailers intended for coupling to agricultural tractors are not included.

87. Semi-trailer: Trailer which has no front axle and which is coupled to the hauling vehicle in such a manner that part of the trailer rests on the tractor and that a substantial part of its weight and of the load that it may contain is borne by the tractor.

88. Articulated vehicle: A unit made up of a road motor vehicle and of a semi-trailer.

89. Combination of vehicles: A unit intended for the transport of goods, made up of a road motor vehicle and of one or more trailers (other than semi-trailers).

90. Load capacity: Maximum weight of goods declared permissible by the competent authority of the country of registration of the vehicle.

91. Permissible maximum weight: Total of the weight of the vehicle when stationary and ready for the road (including the weight of the driver and of all other persons carried at the same time) and of the weight of the load declared permissible by the competent authority of the country of registration of the vehicle.

92. Goods road vehicles operated for hire or reward: Goods road vehicles operated, exclusively or primarily, in respect of transport for hire or reward (see definition of transport for hire or reward, paragraph 103 below).

93. Goods road vehicles operated on own account: Goods road vehicles operated, exclusively or primarily, in respect of transport on own account (see definition of transport on own account, paragraph 104 below).

94. Road vehicles to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics supplied should cover all the road vehicles listed in the relevant tables of the questionnaire (including those under or awaiting repair) and registered in the country and licensed to use roads open to public traffic, but excluding military vehicles.

95. The number of vehicles to be shown in the statistics is that at a given date during the statistical period, the date being chosen so as to represent, if possible, the maximum number during that period.

Vehicle traffic

96. Vehicle-kilometre: Unit of measure representing the journey of a road vehicle, loaded or empty, over one kilometre of road, the distance being the actual length of road covered. Articulated vehicles and transport units made up of a tractor and a trailer are counted as one vehicle. In all other cases, trailers are counted as separate vehicles.

97. Foreign vehicle: A vehicle bearing foreign registration plates.

98. Vehicle-kilometres to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe:

(a) Internal traffic: The statistics should reflect the number of vehicle-kilometres performed on the territory of the country, regardless of the country of registration of the vehicles.

(b) International traffic: The statistics should reflect the number of vehicle-kilometres performed in the course of international journeys, including frontalier traffic, on the territory of the country by

(i) foreign vehicles,

(ii) vehicles of the country.

99. Entry of a road vehicle: A road vehicle which entered the country, by road, loaded or empty. However, any road vehicle entering the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, is considered to have entered by road.

100. Exit of a road vehicle: A road vehicle which left the country by road, loaded or empty. However, any road vehicle leaving the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, is considered to have left by road.

101. Transit of a goods road vehicle: A road vehicle which entered the country by road, loaded or empty, and which left it by road, loaded or empty, at a place different from the point of entry, provided that there has been no unloading or no loading in the country.

102. Entries, exits and transits of road vehicles to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should reflect the movements of foreign vehicles by road, including vehicles moving in frontalier traffic, across the frontiers of the country. In the case of buses, motor coaches and goods road vehicles, they should also reflect such movement of the vehicles of the country. Articulated vehicles and transport units made up of a tractor and a trailer are counted as one vehicle. In all other cases, trailers are counted as separate vehicles.

Transport

103. Transport for hire or reward: Transport for remuneration, of persons or goods, on behalf of third parties.

104. Transport on own account: A transport operation performed by a person (physical or corporate)

(a) (i) either in his own vehicle(s); (ii) or in vehicle(s) placed exclusively at his disposal for internal transport, in compliance with conditions laid down in national laws and regulations when they authorize such placing of vehicles at disposal; or, for international transport, in compliance with conditions laid down in international agreements;

(b) for his own needs[8/] and for the transport (i) of himself, his family, friends or employees, or (ii) of goods belonging to him, or (iii) of goods he does not own, but which he has bought, sold, borrowed or lent, loaned or hired, produced or processed, or repaired, always provided that transport constitutes only an ancillary operation.

Passenger transport

105. Passenger: A person is deemed to be a passenger every time that this person makes a journey on the network of the country in a road vehicle. Service staff assigned to buses, motor coaches, trolleybuses, tramcars and goods road vehicles are not counted as passengers.

106. Passenger-kilometre: Unit of measure of the carriage of a passenger by road over a distance of one kilometre.

107. Data on passenger transport to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should refer to all passengers carried on the network of the country by the vehicles of the country and by foreign vehicles.[9/] The distance on which passenger-kilometres should be based is the actual distance travelled by the passenger.

Goods transport

108. Goods loaded: Goods placed on a road vehicle and despatched by road. When a journey is interrupted by a breakdown of the vehicle or for a similar cause and goods are transshipped from one road vehicle to another, this operation is not regarded as loading.

109. Goods having entered the country by road other than in transit by road throughout: Goods which, having been loaded on a road vehicle in another country, entered the country by road and were unloaded there (or transshipped to another means of transport). However, goods carried by a vehicle entering the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, are considered as having entered by road.

110. Goods having left the country by road other than in transit by road throughout: Goods which having been loaded (or transshipped from another means of transport) on a road vehicle in the country, left the country by road. However, goods carried by a vehicle leaving the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, are considered as having left by road.

111. Goods in transit by road throughout: Goods which entered the country by road and left the country by road,[10/] at a point different from the point of entry, after having been carried across the country solely by road. The considerations relating to short journeys by another means of transport, which were referred to in connexion with "goods having entered the country by road" and "goods having left the country by road" apply to goods in transit by road throughout.

112. Goods carried: Goods moved by road on the network of the country concerned. The total quantity of goods carried in a country is made up of the quantity of goods loaded in the country, the quantity of goods having entered the country by road and the quantity of goods in transit by road throughout.

113. Net ton-kilometre: Unit of measure of goods transport which represents the carriage of one ton by road over a distance of one kilometre.

114. Goods transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should include all road transport performed on the network of the country by the vehicles of the country and by foreign vehicles.

8/ "His own needs" includes the commercial and industrial needs of the undertakings concerned.

9/ In the case of traffic for hire or reward, the exclusion of passengers travelling free of charge (e.g. small children) may be unavoidable. Moreover, such exclusion might be desirable from the point of view of comparability with railway statistics.

10/ Goods need not necessarily be carried in the same road vehicle throughout.

115. The weight to be taken into consideration is the gross weight of goods, including that of equipment such as containers and pallets containing goods, in respect of transport on own account, and the weight charged for, in respect of transport for hire or reward.

116. The distance to be taken into consideration is the actual distance covered in respect of transport on own account, and the distance charged for - or failing that, the actual distance covered - in respect of transport for hire or reward.

INLAND WATERWAYS

Networks

117. The network of inland waterways of a country is made up of all the inland waterways of that country which are open to public navigation (vehicle traffic) for the carriage of goods.

118. Navigable inland waterway: A stretch of water, not part of the sea, over which craft of a carrying capacity of not less than 50 tons can navigate when normally loaded. This term covers both navigable rivers and lakes (natural watercourses, whether or not they have been improved for navigation purposes) and navigable canals (waterways constructed primarily for the purpose of navigation). The length of lakes is counted as that between the most distant points between which transport is performed.

119. Waterways regularly used for transport: Waterways over which a minimum amount of transport is performed each year; this amount, expressed as ton-kilometres per kilometre of waterway, is determined by each government in the light of conditions prevailing on its waterway network.

120. Inland waterways to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The entire network of the country.

Vehicles

121. Inland water transport (IWT) craft: Craft having a minimum carrying capacity of 20 tons, designed for the carriage of goods by inland waterway.

122. Dumb barge: IWT craft not having its own means of mechanical propulsion. Barges with only an auxiliary engine should be regarded as dumb barges.

123. Dumb tanker: IWT craft, intended for the bulk transport of liquids or gases, not having its own means of mechanical propulsion. Tankers with only an auxiliary engine should be regarded as dumb tankers. Tankers for the transport in bulk of powdered products such as cement, flour, plaster, etc., are to be excluded and counted with craft for the transport of dry cargo.

124. Self-propelled barge: IWT craft having its own means of mechanical propulsion. Barges with only an auxiliary engine should be regarded as dumb barges.

125. Self-propelled tanker: IWT craft intended for the bulk transport of liquids or gases, having its own means of mechanical propulsion. Tankers with only an auxiliary engine should be regarded as dumb tankers. Tankers for the transport in bulk of powdered products such as cement, flour, plaster, etc. are to be excluded and counted with craft for the transport of dry cargo.

126. Tug: Powered craft developing not less than 50hp, designed for the towing of barges, tankers or rafts, but not for the carriage of goods. Tugs equipped for pushing are counted as tugs.

127. Pusher craft: Powered craft developing not less than 50hp, designed specially for the pushing of craft.

128. Pushed barge: Dumb barge designed specially for being pushed.

129. Pushed tanker: Dumb tanker designed specially for being pushed.

130. Carrying capacity (also referred to as "deadweight capacity"): Maximum permissible weight of goods, expressed in tons, which an IWT craft may carry according to the ship's documents.

131. Power (hp): Mechanical force developed by the motive power installation in craft. This power (the unit of which is 75 kilogramme-metres per second) should be measured in effective horsepower (power transmitted to the propeller).

132. Data on craft to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should cover all craft, excluding harbour craft, seaport lighters and seaport tugs, craft able to navigate on rivers but which are authorized to navigate on the sea (coasters), listed in the questionnaire, including those under or awaiting repair, which are registered in the country or, if there is no registration of craft in the country, which are owned by persons (natural or legal) resident in the country. Figures in respect of craft in service should reflect the situation at the end of the year; those in respect of craft put into service during the year should refer to all craft placed in service in the country for the first time new or used.

Transport

133. Goods loaded: Goods placed in an IWT craft and despatched by inland waterway. Transshipment from an IWT craft to another craft does not constitute loading, nor does transshipment as a result of a breakdown or of lightening in the case of low water.

134. Goods unloaded: Goods removed from an IWT craft after transport by inland waterway. Transshipment from an IWT craft to another craft does not constitute unloading, nor does transshipment as a result of a breakdown or of lightening in the case of low water.

135. Goods having laft the country by IWT (other than in transit by IWT throughout): Goods which, having been loaded on an IWT craft in the country, left the country by IWT.

136. Goods having entered the country by IWT (other than in transit by IWT throughout): Goods which, having been loaded on an IWT craft in another country, entered the country by IWT and were unloaded there.

137. Goods in transit by IWT throughout: Goods which entered the country on an IWT craft and also left it on an IWT craft, at a point different from the point of entry, after being carried across the country solely by IWT.

138. Goods carried: Goods which have been moved by an IWT craft on the network of the country concerned. The total quantity of goods carried in a country is made up of the quantity of goods loaded, the quantity of goods having entered the country by IWT and the quantity of goods in transit by IWT throughout.

139. Net ton-kilometre: Unit of measure of goods transport which represents the carriage of one ton by IWT over a distance of one kilometre.

140. Goods transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should include all IWT transport performed on the network of the country concerned.11/

141. The weight to be taken into consideration is the gross weight of goods, including that of equipment, such as containers and pallets, containing goods.

142. The distance to be taken into consideration is the actual distance covered.

COMBINED TRANSPORT

Equipment

143. Container: An article of transport equipment (lift-van, movable tank or other similar structure);

(a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;

(b) specially designed to facilitate the carriage of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading;

(c) fitted with devices permitting its ready handling, particularly its transfer from one mode of transport to another;

(d) so designed as to be easy to fill and empty; and

(e) having an internal volume of one cubic metre or more. The term "container" includes neither vehicles nor conventional packing.

143a. Large container: A container, the capacity of which exceeds 3 cubic metres and with an external length, including any permanent attachment, of 6 m (20 feet) or more.

144. Medium container: A container, the capacity of which exceeds 3 cubic metres and with an external length, including any permanent attachment, of less than 6 m (20 feet).

145. Small container: A container, the capacity of which is at least one cubic metre but not more than 3 cubic metres.

146. Container fitted for special conveyance ("à porteur aménagé"): Large containers fitted with fixed wheels and which need, when being carried by rail, wagons fitted with special securing devices.

147. Container for private use: Container which does not belong to a transport undertaking for hire or reward.

148. Wagon-carrying trailer: Unit designed for the movement of wagons by road, otherwise than on rails.

149. Road-rail trailer: Road trailer designed for the conveyance of goods and specially constructed or fitted to travel loaded on wagons.

150. Data on combined transport equipment to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should comprise all equipment (including equipment under or awaiting repair) owned or approved by the railway systems of the country.

11/ Secretariat note: The statistics of goods transport in any given country should relate not only to the tonnage carried under the national flag but to the total tonnage, irrespective of the flag under which carried. For the purpose of classification of waterways by economic importance, transport by raft should be included.

Transport

151. Number of containers forwarded: The number of containers loaded and despatched.

152. Number of operations performed with wagon-carrying trailers: Number of journeys by wagon-carrying trailers conveying wagons loaded with goods.

153. Combined transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should include all operations carried out on the territory of the country and comprising at least a section of rail transport, with the equipment owned or approved by the railway systems of the country. The weight to be taken into consideration is the weight charged for in respect of transport for hire or reward and the gross weight of goods in all other cases; the distance to be taken into consideration is the distance charged for in respect of transport for hire or reward and the actual distance covered in all other cases.

• • •

SEA PORTS

Goods loaded and unloaded at sea ports: The figures for goods loaded and unloaded should represent the weight of goods (including packing) in external trade loaded onto and unloaded from sea-going vessels of all flags at the ports of the country in question. The goods should exclude: bunkers, ships' stores, ballast, and transshipment (goods transshipped from an importing vessel to an exporting vessel). Goods unloaded into or loaded from bonded warehouse should be included.

OIL PIPELINES

Statistics on the network of, and transport by, oil pipelines refer to pipelines located on the territory of the reporting country. Excluded are pipelines of less than 50 km in length and all pipelines used for military purposes. International pipelines with a total length of 50 km or more should be included, even if part thereof, falling within one country, is less than 50 km.

ANNEXE I

DÉFINITIONS

Le Groupe de travail des statistiques des transports du Comité des transports intérieurs a décidé que les définitions suivantes seraient utilisées pour les statistiques à réunir en vue de leur insertion dans le présent Bulletin (document TRANS/WP 6/54/Rev.4). Quoique les gouvernements aient été priés de présenter leurs communications selon ces définitions, il ne leur a pas toujours été possible de satisfaire à cette demande. Lorsque le secrétariat juge que les définitions ne sont pas respectées, les différences sont indiquées par des notes en bas des divers tableaux.

TOUS MODES DE TRANSPORT

1. Réseau : Ensemble de lignes ou de voies de communication. Ce terme est défini ci-après pour chaque mode de transport.

2. Véhicule : Unité de matériel mobile, y compris les engins de traction ou de poussage, destinée au transport de personnes ou de marchandises.

3. Circulation : Mouvement des véhicules sur les réseaux. Lorsqu'un véhicule est transporté chargé sur un autre véhicule, il n'est tenu compte que du mouvement du véhicule porteur.

4. Transport : Mouvement de personnes ou de marchandises (y compris les animaux et les véhicules chargés sur un autre véhicule) transportées sur les réseaux tels qu'ils sont définis ici pour chaque mode de transport, et non le mouvement des véhicules. En est exclu le transport des carburants, des combustibles et des provisions par le véhicule où ils sont consommés. Le poids des marchandises est exprimé en tonnes métriques.

CHEMINS DE FER

Généralités

5. Champ d'application des statistiques ferroviaires du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Ces statistiques concernent a) tous les réseaux de chemins de fer principaux, quel que soit l'écartement des voies et, si possible, b) les réseaux secondaires qui effectuent des transports pour le public. En sont exclus, par contre, les réseaux qui desservent entièrement ou principalement une seule agglomération urbaine.

Réseaux

6. Réseaux de chemins de fer : Réseaux de toutes les administrations de chemins de fer d'un pays. Le réseau d'une administration ferroviaire se compose de toutes les lignes à voies ferrées gérées par cette administration. N'y entrent pas les trajets par route ou voie d'eau, quand bien même les véhicules ferroviaires y seraient transportés, par exemple lors du transport de wagons sur remorques ou par ferry-boat. On distingue les réseaux principaux et les réseaux secondaires. Le réseau le plus important de chaque pays est le réseau principal; tous les autres réseaux sont considérés comme réseaux secondaires.

7. Voie : Deux rails sur lesquels peuvent circuler des véhicules ferroviaires.

8. Voies principales : Voies assurant la continuité des lignes de bout en bout et destinées à la circulation des trains entre stations ou lieux désignés dans les tarifs comme points indépendants de départ ou d'arrivée pour le transport des voyageurs ou des marchandises.

9. Ligne : Une ou plusieurs voies principales, chaque kilomètre de ligne comptant pour un kilomètre, quel que soit le nombre de voies[1/]. Lorsqu'un tronçon du réseau comprend deux ou plusieurs lignes parallèles, on compte autant de lignes qu'il y a d'itinéraires auxquels sont effectées exclusivement des voies.

10. Lignes exploitées pour le transport de voyageurs : Lignes normalement exploitées pour le transport de voyageurs et de marchandises et lignes normalement exploitées pour le seul transport de voyageurs.

11. Lignes exploitées pour le transport de marchandises : Lignes normalement exploitées pour le transport de voyageurs et de marchandises, et lignes normalement exploitées pour le seul transport de marchandises.

12. Voies électrifiées : Voies pourvues d'un fil de contact aérien ou d'un rail conducteur pour permettre la traction électrique.

1/ Note du secrétariat : La longueur totale des lignes exploitées est celle des lignes exploitées pour le transport de voyageurs ou de marchandises.

13. Lignes électrifiées : Lignes comportant une ou plusieurs voies principales électrifiées. Les sections de lignes, aux abords des gares, qui sont électrifiées seulement pour permettre des manoeuvres et dont l'électrification ne se continue pas jusqu'à la gare suivante, doivent être comptées dans les lignes non électrifiées.

Véhicules

14. Véhicules ferroviaires : Matériel mobile roulant exclusivement sur rails; on distingue les véhicules moteurs (locomotives et automotrices) et les véhicules remorqués (voitures, fourgons et wagons).

15. Locomotive : Véhicule ferroviaire, soit à force motrice et à moteur, soit à moteur seul (locomotive électrique), destiné à remorquer des véhicules ferroviaires.

a) Locomotive à vapeur : Locomotive à cylindre ou à turbines employant comme force motrice la vapeur, quel que soit le combustible utilisé.

b) Locomotive électrique : Locomotive pourvue d'un ou plusieurs moteurs électriques actionnés par de l'énergie électrique transmise par fil ou par rail, ou provenant d'accumulateurs portés. Les locomotives ainsi équipées qui seraient également pourvues d'une génératrice (Diesel ou autre) fournissant du courant au moteur électrique quand celui-ci ne peut s'alimenter à un fil ou à un rail sont classées comme des locomotives électriques.

c) Locomotive Diesel : Locomotive actionnée par un moteur Diesel, quel que soit le type de transmission. Toutefois, les locomotives ainsi actionnées qui seraient également équipées pour être actionnées par l'énergie électrique transmise par fil ou par rail sont classées parmi les locomotives électriques.

d) Locomotive à système spécial : Locomotive autre qu'à vapeur, électrique ou Diesel, par exemple locomotive fonctionnant à l'air comprimé, au gaz ou à l'essence.

16. Automotrice : Véhicule moteur aménagé pour le transport sur rail de voyageurs ou de marchandises. Dans les statistiques des véhicules moteurs, chaque rame indéformable est comptée comme une automotrice; dans les statistiques de matériel servant au transport de voyageurs et de matériel servant au transport de marchandises, chaque caisse est comptée comme une unité. Les définitions des diverses catégories de locomotives (électriques, Diesel, etc.) s'appliquent, mutatis mutandis, aux automotrices.

17. Puissance des locomotives et automotrices : Puissance mécanique développée par les locomotives et automotrices, calculée selon les formules indiquées à l'annexe 1 du document TRANS/WP 6/54/Rev. 4.

18. Véhicule à voyageurs : Véhicule ferroviaire destiné au transport de voyageurs, qui peut être une automotrice ou un véhicule remorqué (voiture à voyageurs), même s'il est réservé un ou plusieurs compartiments ou emplacements spéciaux pour les bagages, les colis, la poste, etc. Sont compris dans ces véhicules les véhicules spéciaux tels que wagons-lits, wagons-salons, wagons-restaurants et wagons sanitaires. Chaque élément d'une rame indéformable est compté comme véhicule à voyageurs.

19. Capacité de transport des véhicules à voyageurs : Nombre des places assises ou couchées du véhicule, lorsqu'il assure le service auquel il est essentiellement destiné; en cas de doute, la capacité se mesure par le plus grand nombre disponible de places assises ou couchées. Lorsque des places sont prévues pour des voyageurs debout, le nombre des places debout offertes est compté dans la capacité de transport; il doit toutefois être indiqué séparément dans les statistiques.

20. Fourgon : Véhicule ferroviaire, qui peut être une automotrice, entrant dans la composition des trains de voyageurs ou de marchandises, et qui est utilisé par le personnel d'accompagnement et pour le transport éventuel de bagages, de colis, de bicyclettes, etc. Les véhicules qui comportent un ou plusieurs compartiments pour les voyageurs ne doivent pas être comptés comme fourgons, mais comme voitures. Sont compris dans les fourgons les wagons-poste appartenant aux chemins de fer s'ils n'ont pas de compartiment pour les voyageurs.

21. Wagon : Véhicule ferroviaire qui peut être une automotrice, destiné normalement au seul transport des marchandises.

a) Wagon couvert : Wagons caractérisé par l'étanchéité de sa construction (parois sur toute la hauteur et toit) et par la sécurité du transport (possibilité de fermer le wagon au cadenas et de le plomber).

b) Wagon à hauts bords : Wagon, non muni de toit, à hausses fixes de plus de 60 cm.

c) Wagon plat : Wagon dépourvu de toit et de bords latéraux; wagon dépourvu de toit, avec des hausses de 60 cm au maximum; wagon à traverses pivotantes.

d) Wagons spéciaux :

i) Wagon isotherme : Wagon couvert dont la caisse est construite avec des parois isolantes, y compris les portes, le plancher et la toiture, permettant de limiter les échanges de chaleur entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse. Le coefficient de transmission thermique (facteur K ou U) doit rester inférieur ou égal à 0,6 kilocalorie[2/] (1 kcal = 4 185 joules) par m^2 de la moyenne géométrique entre les surfaces intérieures et extérieures, par heure et par degré centigrade d'écart entre la température de l'air à l'intérieur de la caisse vide et celle de l'air à l'extérieur de la caisse. Les valeurs du coefficient K sont valables pour les mesures effectuées lorsque la température moyenne des parois de la caisse est de +20 °C (entre +30 °C et +35 °C dans le cas de wagons-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires).

2/ Dans le cas des wagons déjà en service au 30 juin 1962, ou mis en service avant le 30 juin 1964, ce facteur peut être égal ou inférieur à 0,8 kcal jusqu'au 30 juin 1968.

ii) Wagon réfrigérant : Wagon isotherme qui, à l'aide d'une source de froid (glace hydrique, avec ou sans addition de sel; glace carbonique, avec ou sans réglage de sublimation, plaques eutectiques, etc.) autre qu'un équipement mécanique ou à absorption, permet, par des températures extérieures moyennes de +25 °C, d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir ensuite au moins pendant 12 heures à +5 °C au plus ne utilisant des agents frigorigènes et des aménagements appropriés. Les wagons réfrigérants sont pourvus d'un ou plusieurs compartiments réservés à l'agent frigorigène; ces compartiments doivent pouvoir être chargés de l'extérieur du wagon.

iii) Wagon frigorifique : Wagon isotherme qui, à l'aide d'un dispositif de production de froid (groupe mécanique à compression, machine à absorption, etc.) permet, par une température extérieure moyenne de +30 °C, d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et d'y maintenir ensuite, de manière permanente pendant 12 heures au moins une température voulue comprise entre +12 °C et 0 °C.

iv) Wagon calorifique : Wagon isotherme muni d'un dispositif de production de chaleur qui permet d'élever la température à l'intérieur de la caisse vide et de la maintenir ensuite de manière permanente pendant 12 heures au moins, à une valeur pratiquement constante et non inférieure à +12 °C, la température extérieure de la caisse pouvant atteindre -10 °C.

v) Wagon réservoir : Wagon pourvu d'un ou plusieurs réservoirs spécialement conçus pour le transport en vrac des liquides ou de gaz.

vi) Wagon spécialement construit ou aménagé pour faciliter, réduire ou éviter la manutention des marchandises : wagons-silos, wagons basculateurs, wagons à trémies, etc.

vii) Wagon spécialement construit ou aménagé pour le transport :
de containers;
de remorques rail-route ou de remorques routières.

viii) Autres wagons spéciaux : Tous les types de wagons spéciaux non mentionnés ci-dessus.

22. Capacité de charge des wagons : La capacité de charge d'un wagon est le poids maximal de marchandises autorisé qu'il peut porter.

23. Pourcentage du parc total en réparation ou en cours d'entretien ou en attente de réparation ou d'entretien : Pourcentage représenté par les véhicules temporairement hors service pour entretien ou réparation. Par entretien et réparation, on entend l'ensemble des opérations destinées à maintenir ou à remettre les véhicules en état d'utilisation.

24. Unités nouvelles mises en service pendant l'année : Véhicules ferroviaires nouvellement construits et mis en service pour la première fois pendant l'année.

25. Unités mises à la réforme pendant l'année : Véhicules définitivement retirés du service sur le réseau pendant l'année.

26. Véhicules ferroviaires à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les véhicules indiqués ci-après doivent être compris dans les statistiques de chaque administration de chemins de fer :

a) tous les véhicules ferroviaires de l'administration de chemins de fer c'est-à-dire ceux qui sont effectivement à sa disposition, y compris :

i) ceux en réparation ou en attente de réparation, ceux garés et ceux en réserve;

ii) ceux qui se trouvent temporairement hors du réseau de l'administration en régime normal d'interpénétration (locomotives, automotrices, voitures à voyageurs et fourgons) ou en régime normal d'échange (RIV ou analogue) dans le cadre de transports de marchandises entre réseaux; et

b) les véhicules ferroviaires "à usage privé", c'est-à-dire ceux qui n'appartiennent pas à l'administration de chemins de fer et ne sont pas à sa disposition, mais ont leur point d'attache sur le réseau de l'administration et sont exploités sur ce réseau.

27. Doivent être exclus des statistiques de chaque administration de chemins de fer les véhicules qui ne sont pas à la disposition de l'administration, par exemple :

a) ceux qui se trouvent temporairement sur son réseau en régime d'interpénétration (locomotives, automotrices, voitures à voyageurs et fourgons) ou en régime normal d'échange (RIV ou analogue) dans le cadre de transports de marchandises entre réseaux;

b) ceux qui, appartenant à l'administration, sont loués ou sont mis d'une autre manière à la disposition d'autres administrations.

Personnel

28. Personnel : Effectif des agents rémunérés directement par l'administration de chemins de fer[3/]

29. Effectif du personnel à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Effectif moyen du personnel employé pendant la période statistique, en quelque qualité que ce soit, pour l'exploitation du réseau de chemin de fer, mais non le personnel employé dans les services auxiliaires tels que transports routiers, navigation, hôtels et restaurants[3/]

Circulation

30. Train : On entend par train un ou plusieurs véhicules remorqués par une ou plusieurs locomotives ou automotrices, ou bien une automotrice isolée circulant sous un numéro déterminé où sous une désignation distincte, d'un point initial fixé à un point terminus fixé.

31. Train de voyageurs : Train affecté au transport de voyageurs et composé d'un ou plusieurs véhicules à voyageurs, et, éventuellement, de fourgons.

32. Train de marchandises : Train composé d'un ou plusieurs wagons et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés.

33. Train mixte : Train composé à la fois de voitures à voyageurs et de wagons, ainsi qu'éventuellement de fourgons. Ces trains ne doivent pas être comptés à la fois comme trains de voyageurs et comme trains de marchandises; la répartition des prestations relatives à ces trains est effectuée conformément aux règles de chaque administration de chemin de fer.

34. Train de service : Train de voitures à voyageurs circulant à vide, train de travaux, train d'ateliers, train de secours, train d'essai, train de ballastage, de gravière, train chasse-neige, etc.

35. Train-kilomètre-voyageurs ou train-kilomètre-marchandises : Unité de mesure correspondant au parcours d'un train - de voyageurs ou de marchandises - sur un kilomètre. Le parcours est la longueur de ligne parcourue par le train sur le réseau de l'administration de chemin de fer. Les manoeuvres et les parcours par ferry-boat ne sont pas comptés dans la statistique des trains-kilomètres.

36. Trains-kilomètres à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Trains-kilomètres effectués par les diverses catégories de trains précitées aussi bien par les véhicules appartenant à l'administration que par les véhicules d'autres réseaux.

37. Wagon chargé : Unités de mesure de quantité correspondant au chargement d'un wagon en marchandises et à son expédition. Les wagons chargés sur des embranchements particuliers ou dans des gares portuaires en contact avec un réseau et remis ensuite à ce réseau sont réputés être chargés sur ce réseau. Les wagons chargés sur un réseau secondaire en contact avec un réseau principal et remis ensuite à ce réseau principal sont réputés être chargés sur le réseau principal. N'est toutefois pas réputé chargé sur un réseau tout wagon :

a) expédié avec un chargement de marchandises transbordées d'un autre wagon déjà chargé et expédié sur le même réseau;

b) chargé, à l'occasion du transbordement direct sur rail de marchandises d'un réseau principal à un autre réseau principal dans une gare de contact (voir la définition du transbordement direct sur rail au paragraphe 55).

38. Wagons chargés à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Tous les wagons chargés sur le réseau. En ce qui concerne les réseaux secondaires, seuls doivent être comptés les wagons qui n'ont pas été remis à un réseau principal.

39. Wagon entré chargé de l'étranger : Wagon provenant d'un réseau étranger et entré chargé, en transit ou pour déchargement dans le pays.

40. Wagons entrés chargés à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Tous les wagons entrés chargés sur le réseau.

41. Wagon-jour : Unité de mesure correspondant à la présence d'un wagon sur un réseau pendant un jour.

42. Solde positif ou négatif des wagons échangés avec des réseaux étrangers : Différence, pendant la période statistique, entre wagons-jours des wagons de l'administration considérée se trouvant en régime d'échange sur les lignes de réseaux étrangers, et les wagons-jours des wagons étrangers se trouvant en régime d'échange sur les lignes de l'administration considérée, divisée par le nombre de jours de la période. Cette différence est positive si le premier de ces nombre est inférieur au second, et négative dans le cas contraire.

3/ Note du secrétariat : Les résultats d'une étude en cours au sein de l'UIC sur la statistique du personnel pourraient entraîner une modification de cette définition et des effectifs à inclure dans la statistique (paragraphe 29).

43. Wagon-kilomètre : Unité de mesure correspondant au parcours d'un wagon chargé ou vide sur une distance d'un kilomètre cette distance étant celle effectivement parcourue, abstraction faite des manoeuvres et autres déplacements analogues. Tous les parcours de wagons sur les lignes du réseau sont comptés, quels que soient les propriétaires des wagons.

44. Wagon-kilomètre à vide : Wagon-kilomètre parcouru par un wagon non chargé.

45. Pourcentage des parcours (wagons-kilomètres à vide par rapport aux parcours totaux) : Wagons-kilomètres à vide exprimés en pourcentage du total des wagons-kilomètres.

Transports

46. Transports ferroviaires : Transports définis au paragraphe 4, qui sont effectués sur le réseau défini au paragraphe 6.

47. Transports de service : Transports que l'administration de chemins de fer accomplit pour les besoins intérieurs de l'exploitation, qu'ils produisent ou non des recettes comptables.

48. Transports pour compte d'autrui : Transports que l'administration de chemins de fer accomplit pour le compte de tiers, c'est-à-dire tous transports autres que les transports de service. Ils comprennent :

a) les transports commerciaux producteurs de recettes et
b) les transports gratuits.

49. Voyageur : Toute personne, à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours sur un réseau dans un véhicule ferroviaire.

50. Voyageur-kilomètre : Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par chemin de fer sur une distance d'un kilomètre.

51. Données sur les transports de voyageurs à inclure dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe.: Dans les chiffres doivent être compris tous les transports par rail effectués sur le réseau de l'administration considérée. Seuls les transports par rail doivent être comptés; lorsque des transports sont effectués successivement par différents modes de transport, les chiffres doivent se rapporter exclusivement aux parcours par chemin de fer.

52. Tout voyageur pour qui est perçue une taxe doit être compté; les voyageurs transportés gratuitement doivent être omis. Il est essentiel que les statistiques des voyageurs transportés et des voyageurs-kilomètres concordent entre elles. Lorsqu'un voyageur emprunte successivement un ou plusieurs réseaux secondaires et un réseau principal ou inversement, ce voyageur ne doit être compté que dans la statistique du réseau principal. Lorsqu'un voyageur emprunte successivement plusieurs réseaux secondaires, ce voyageur ne doit être compté qu'une fois.

53. La distance à considérer est le parcours effectivement accompli par le voyageur.

54. Marchandises transportées : Marchandises déplacées par rail sur le réseau de l'administration considérée. La quantité totale de marchandises transportées sur un réseau est constituée par la quantité des marchandises chargées et celle des marchandises entrées chargées (voir paragraphe 57).

55. Transbordement direct sur rail : Transbordement de marchandises d'un véhicule ferroviaire sur un autre véhicule ferroviaire, sans qu'il y ait eu entre les deux véhicules une distance qui demande l'intervention d'un transport intermédiaire au dehors de l'enceinte d'une gare.

56. Marchandises chargées : Marchandises placées sur un véhicule ferroviaire et expédiées par rail. Les marchandises chargées sur des embranchements particuliers ou dans des gares portuaires en contact avec un réseau et remises ensuite à ce réseau sont réputées être chargées sur ce réseau. Les marchandises chargées sur un réseau secondaire en contact avec un réseau principal et remises ensuite à ce réseau principal sont réputées être chargées sur le réseau principal. Ne sont toutefois pas réputées "chargées" sur un réseau, les marchandises qui

a) une fois chargées sur un réseau, sont transbordées d'un véhicule ferroviaire sur un autre véhicule ferroviaire sur le même réseau;

b) à l'occasion de leur remise d'un réseau de chemin de fer à un autre sont transbordées directement sur rail dans une gare en contact (voir la définition du transbordement direct sur rail au paragraphe 55 ci-dessus).

57. Marchandises entrées chargées : Marchandises chargées sur un réseau étranger et entrées par rail sur le réseau considéré, en transit ou pour déchargement dans le pays; sont également considérées comme entrées chargées les marchandises qui sont transbordées directement sur rail au moment de leur entrée sur le réseau.

58. Tonne-kilomètre nette : Unité de mesure du transport de marchandises, correspondant au transport d'une tonne de marchandises par chemin de fer sur la distance d'un kilomètre.

59. Parcours moyen d'une tonne : Distance moyenne sur laquelle les marchandises ont été transportées sur le réseau de l'administration.

60. Chargement moyen des wagons : Poids moyen par wagon chargé ou entré chargé des marchandises transportées.

61. Données relatives au transport des marchandises à inclure dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les chiffres doivent être compris tous les transports[4/] par rail effectués sur le réseau de l'administration considérée. Seuls les transports par rail doivent être comptés; lorsque les transports sont effectués successivement par différents modes de transport, les chiffres doivent se rapporter exclusivement aux parcours par chemin de fer.

62. Le poids à considérer est le poids taxé pour les transports commerciaux producteurs de recettes et le poids brut des marchandises pour les transports de service et les transports gratuits pour compte d'autrui.

63. La distance à considérer est,

a) pour les transports commerciaux producteurs de recettes : la distance comptée au tarif, en déduisant les majorations de distance artificielles;

b) pour les transports de service et les transports gratuits pour compte d'autrui : la distance réellement parcourue.

ROUTES

Réseaux, y compris les dépenses routières

64. Réseau : Le réseau routier d'un pays se compose de toutes les routes de ce pays ouvertes à la circulation publique, y compris les routes à péage.

65. Route : Voie de communication à l'usage de véhicules routiers automobiles, à quatre roues et autres, se déplaçant par leurs propres roues.

66. Chaussée : Partie de la route destinée au mouvement des véhicules routiers automobiles; les parties de route servant à épauler les couches de base ou de surface ne font pas partie de la chaussée; il en est de même des parties de la route destinées à la circulation de véhicules routiers non automobiles, ou au stationnement des véhicules, même si elles peuvent, en cas de danger, servir occasionnellement au passage des véhicules automobiles. La largeur d'une chaussée se mesure perpendiculairement à l'axe de la route.

67. Route urbaine : Routes et rues à l'intérieur des agglomérations de 5 000 habitants ou plus.

68. Route principale : Route destinée principalement à la circulation à longue distance, ou reliant entre eux des centres importants de population.

69. Autoroute : Route répondant à l'ensemble des conditions suivantes :

a) aucun croisement à niveau n'y existe avec d'autres voies de circulation;

b) l'accès en est interdit aux riverains;

c) la seule circulation qui y soit autorisée est la circulation automobile.

70. Routes à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Toutes les routes urbaines ou non urbaines ouvertes à la circulation publique. Afin de déterminer la longueur des routes, il est désirable qu'une même surface de route ne soit pas prise en compte deux fois et il est donc recommandé, lorsque cela est possible, d'appliquer la méthode dont il est question à l'annexe 2 du document TRANS/WP 6/54/Rev.4, surtout en ce qui concerne les routes urbaines. Le relevé statistique devrait comprendre une note indiquant si les statistiques de routes urbaines et non urbaines comprennent ou non des doubles comptages relatifs aux intersections.

Véhicules

71. Véhicule routier : Véhicule à roues destiné à être utilisé sur les routes.

72 Véhicule routier à propulsion mécanique : Véhicule routier, relié ou non à un conducteur électrique, pourvu d'un moteur constituant son seul moyen de propulsion. Les trolleybus et les tramways sont compris dans ces véhicules.

73. Véhicule routier automobile : Véhicule routier à propulsion mécanique (y compris les tracteurs) normalement utilisé pour le transport de personnes ou de marchandises, à l'exception des véhicules se déplaçant sur rails ou reliés à un conducteur électrique. Les cycles à moteur auxiliaire définis au paragraphe 79 ne sont pas compris dans les véhicules routiers automobiles.

74. Véhicule routier pour le transport de voyageurs[5/] : Véhicule routier conçu exclusivement ou principalement pour le transport d'une ou plusieurs personnes.

4/ Note du secrétariat : Devraient donc être inclus les transports pour compte d'autrui et les transports de service.

5/ Les véhicules conçus à la fois pour le transport de voyageurs et le transport de marchandises doivent être classés soit dans les véhicules routiers pour le transport de voyageurs, soit dans les véhicules routiers pour le transport des marchandises selon leur affectation principale déterminée, soit par leurs caractéristiques techniques, soit par la catégorie fiscale à laquelle ils appartiennent.

75. Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs[5/] : Véhicule routier automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport d'une ou plusieurs personnes.

76. Véhicule routier pour le transport de marchandises[5/] : Véhicule routier conçu exclusivement ou principalement pour le transport des marchandises.

77. Véhicule routier automobile pour le transport de marchandises[5/] : Véhicule routier automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport des marchandises.

78. Cycle : Véhicule routier à deux ou à trois roues, muni de pédales et dont le seul moyen de propulsion est l'énergie humaine.

79. Cycle à moteur auxiliaire : Véhicule routier à deux ou à trois roues, possédant toutes les caractéristiques normales d'un cycle quant à sa structure et à ses possibilités d'emploi et pourvu d'un moteur d'une cylindrée maximale de 50 cm^3.

80. Motocycle : Véhicule routier automobile à deux roues, avec ou sans sidecar, non visé par la définition du cycle à moteur auxiliaire, ainsi que les fauteuils roulants d'invalides à moteur et véhicules automobiles à trois roues affectés aux transports de voyageurs dont le poids à vide n'excède pas 400 kg[6/].

81. Voiture privée : Véhicule routier automobile autre qu'un motocycle, destiné au transport de voyageurs et dont le nombre de places assises (y compris celle du conducteur) est inférieur à dix. Le terme "voiture privée" couvre donc les taxis et voitures de louage à condition qu'ils aient moins de dix places assises.

82. Autocar ou autobus : Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs, dont le nombre des places assises (y compris celle du conducteur) est supérieur à neuf.

83. Nombre des places assises des autocars ou autobus : Nombre des places assises ou couchées, y compris la place du conducteur, dans le véhicule lorsqu'il assure le service auquel il est essentiellement destiné; en cas de doute, la capacité du véhicule se mesure par le plus grand nombre disponible de places assises ou couchées.

84. Capacité totale de transport des autocars et autobus : Nombre de places assises et nombre de places offertes spécialement prévues pour les voyageurs debout[7/]. Le nombre de places debout doit être indiqué séparément dans les statistiques.

85. Tracteur : Véhicule routier automobile conçu exclusivement ou principalement pour le remorquage d'autres véhicules routiers.

86. Remorque : Véhicule routier conçu pour être remorqué par un véhicule routier automobile. Les remorques destinées à être attelées à des tracteurs agricoles sont exclues.

87. Semi-remorque : Remorque sans essieu avant accouplée au véhicule qui la tractionne de telle manière qu'une part de ladite remorque repose sur le véhicule tracteur et qu'une partie appréciable de son poids et de son chargement éventuel soit supportée par le tracteur.

88. Véhicule articulé : Ensemble composé d'un véhicule routier automobile et d'une semi-remorque.

89. Train routier : Ensemble affecté au transport de marchandises et composé d'un véhicule routier automobile et soit d'une remorque, autre qu'une semi-remorque, soit de plusieurs remorques.

90. Charge utile : Poids maximal de marchandises déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

91. Poids maximal autorisé : Total du poids du véhicule à l'arrêt et en ordre de marche (y compris le poids du conducteur et de toutes autres personnes transportées en même temps) et du poids du chargement déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

92. Véhicule routier pour le transport de marchandises effectuant des transports pour compte d'autrui : Véhicule routier pour le transport de marchandises, effectuant exclusivement ou principalement des transports pour le compte d'autrui (voir la définition des transports pour compte d'autrui au paragraphe 103 ci-après).

93. Véhicule routier pour le transport de marchandises effectuant des transports pour compte propre : Véhicule routier pour le transport de marchandises, effectuant exclusivement ou principalement des transports pour compte propre (voir la définition des transports pour compte propre au paragraphe 104 ci-après).

5/ Les véhicules conçus à la fois pour le transport de voyageurs et le transport de marchandises doivent être classés soit dans les véhicules routiers pour le transport de voyageurs, soit dans les véhicules routiers pour le transport des marchandises selon leur affectation principale déterminée, soit par leurs caractéristiques techniques, soit par la catégorie fiscale à laquelle ils appartiennent.

6/ Définition provisoire en attendant la révision de l'annexe 9 de la Convention de Genève de 1949 sur la circulation routière.

7/ Cette définition n'a de portée pratique importante que pour les statistiques des transports urbains.

94. Véhicules routiers à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les statistiques fournies doivent porter sur tous les véhicules routiers (y compris ceux en réparation ou en attente de réparation) énumérés dans les tableaux pertinents du questionnaire, immatriculés dans le pays et autorisés à y circuler sur les routes ouvertes à la circulation publique, à l'exclusion des véhicules militaires.

95. Le nombre de véhicules à compter dans les statistiques est le nombre existant à une date donnée au cours de la période statistique, cette date étant choisie afin de représenter, si possible, le nombre maximal au cours de cette période.

Circulation

96. Véhicule-kilomètre : Unité de mesure correspondant au parcours d'un véhicule routier, en charge ou à vide, sur un kilomètre de route, mesuré par la longueur effective de route parcourue. Les véhicules articulés et unités de transport composées d'un tracteur et d'une remorque sont comptés comme un seul véhicule. Dans tous les autres cas, les remorques sont comptées comme des véhicules distincts.

97. Véhicule étranger : Véhicule portant des plaques d'immatriculation étrangères.

98. Véhicules-kilomètres à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe :

a) Circulation interne : Les statistiques doivent faire ressortir le nombre de véhicules-kilomètres effectués sur le territoire du pays, quel que soit le pays d'immatriculation des véhicules.

b) Circulation internationale : Les statistiques doivent faire ressortir le nombre de véhicules-kilomètres correspondant aux parcours internationaux, y compris la circulation frontalière sur le territoire du pays par

i) les véhicules étrangers,
ii) les véhicules du pays.

99. Véhicule routier entré : Véhicule routier ayant pénétré dans le pays par la route, en charge ou à vide. Toutefois est considéré comme étant entré par la route toute véhicule routier entrant dans le pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

100. Véhicule routier sorti : Véhicule routier qui a quitté le pays par la route, en charge ou à vide. Toutefois est considéré comme étant sorti par la route tout véhicule routier sortant du pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

101. Véhicule routier (pour le transport de marchandises) en transit : Véhicule routier entré dans le pays par la route en charge ou à vide et sorti par la route en charge ou à vide en un lieu différent du point d'entrée, à condition qu'il n'y ait eu ni rupture de charge ni chargement dans le pays.

102. Véhicules routiers entrés, sortis et en transit à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les statistiques doivent indiquer le mouvement des véhicules étrangers par la route, y compris les véhicules participant à la circulation frontalière, à travers les frontières du pays. Dans le cas des autobus, autocars et véhicules routiers pour le transport de marchandises, les statistiques doivent également tenir compte du mouvement des véhicules du pays. Les véhicules articulés et les unités de transport composées d'un tracteur et d'une remorque sont comptés comme un seul véhicule. Dans tous les autres cas, les remorques sont compétes comme des véhicules distincts.

Transports

103. Transport pour compte d'autrui : Transport à titre onéreux de personnes ou de marchandises, effectué pour le compte de tiers.

104. Transport pour compte propre : Transport effectué par une personne (physique ou morale)

a) i) avec un ou des véhicules lui appartenant; ou ii) avec un ou des véhicules mis à sa disposition exclusive pour des transports internes, dans les conditions prévues par les lois et les règlements nationaux, lorsque ceux-ci autorisent cette mise à disposition ou, pour les transports internationaux, dans les conditions qui seraient prévues par les accords internationaux;

b) pour ses propres besoins[8/] et pour le déplacement i) de sa personne, de sa famille, de ses amis ou de ses employés, ou ii) de marchandises lui appartenant, ou iii) de marchandises qui ne lui appartiennent pas, mais qu'elle a achetées, vendues, prêtés ou empruntées, données ou prises en location, produites ou transformées, ou réparées, à condition que le transport ne constitue qu'une opération accessoire.

8/ Les besoins comprennent les besoins commerciaux et industriels des entreprises intéressées.

Transports de voyageurs

105. Voyageur : On entend par voyageur toute personne qui effectue un parcours sur le réseau routier du pays dans un véhicule routier. Le personnel affecté au service des autobus, autocars, trollebus, tramways et véhicules routiers pour le transport de marchandises n'est pas considéré comme faisant partie des voyageurs.

106. Voyageur-kilomètre : Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par la route sur une distance d'un kilomètre.

107. Données sur le transport des voyageurs à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les statistiques, doivent être comptés tous les voyageurs transportés sur le réseau du pays, par les véhicules de ce pays et par les véhicules étrangers9/. La distance à prendre en considération pour le calcul des voyageurs-kilomètres est le parcours effectivement accompli par le voyageur.

Transports de marchandises

108. Marchandises chargées : Marchandises placées sur un véhicule routier et expédiées par la route. Lorsque le voyage est interrompu par une panne du véhicule ou pour une cause analogue et que les marchandises sont transbordées d'un véhicule routier sur un autre, cette opération n'est pas considérée comme un chargement.

109. Marchandises entrées par la route autres que les marchandises en transit par route de bout en bout : Marchandises chargées sur un véhicule routier dans un autre pays, qui sont entrées dans le pays par la route et y ont été déchargées, ou transbordées sur un autre moyen de transport. Toutefois sont considérées comme étant entrées par la route les marchandises transportées par un véhicule entrant dans le pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

110. Marchandises sorties par la route autres que les marchandises en transit par route de bout en bout : Marchandises chargées (ou transbordées d'un autre moyen de transport) sur un véhicule routier dans le pays, et qui ont quitté le pays par la route. Toutefois sont considérées comme étant sorties par la route les marchandises transportées par un véhicule sortant du pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

111. Marchandises en transit par route de bout en bout : Marchandises qui ont pénétré dans le pays par la route et l'ont quitté également par la route10/ en un point différent du point d'entrée, après avoir traversé le pays exclusivement par route. Les considérations relatives aux courts trajets effectués par un autre moyen de transport et dont il est question au sujet des "marchandises entrées par la route" et des "marchandises sorties par la route" s'appliquent aux marchandises en transit par route de bout en bout.

112. Marchandises transportées : Marchandises transportées sur le réseau routier du pays considéré. La quantité totale des marchandises transportées dans le pays se compose des marchandises chargées dans le pays, des marchandises entrées par la route, et des marchandises en transit par route de bout en bout.

113. Tonne-kilomètre nette : Unité de mesure du transport des marchandises, correspondant au transport d'une tonne par la route sur une distance d'un kilomètre.

114. Données sur le transport des marchandises à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les statistiques doivent être comptés tous les transports routiers effectués sur le réseau du pays considéré, par les véhicules du pays et les véhicules étrangers.

115. Le poids à considérer est le poids brut des marchandises, y compris celui de l'équipement (containers et palettes, par exemple) qui les contient, dans le cas des transports pour compte propre, et le poids taxé dans celui des transports pour compte d'autrui.

116. La distance à considérer est la distance effectivement parcourue dans le cas des transports pour compte propre, et la distance comptée au tarif ou à défaut la distance effectivement parcourue dans celui des transports pour compte d'autrui.

VOIES NAVIGABLES

Réseaux

117. Le réseau des voies navigables d'un pays se compose de toutes les voies navigables intérieures de ce pays ouvertes à la navigation (circulation) publique pour les transports de marchandises.

9/ S'agissant des transports pour compte d'autrui, l'exclusion des voyageurs non payants (par exemple les enfants en bas âge) peut être inévitable. En outre, cette exclusion peut être opportune du point de vue de la comparabilité des chiffres avec ceux des chemins de fer.

10/ Sans nécessairement être transportées de bout en bout par le même véhicule routier.

118. Voie navigable : Etendue d'eau ne faisant pas partie de la mer sur laquelle des bateaux d'un port en lourd de 50 tonnes au moins peuvent naviguer en charge normale. Le terme s'applique à la fois aux fleuves, rivières et lacs navigables (cours d'eau naturels aménagés ou non pour la navigation) et aux canaux navigables (cours d'eau construits notamment pour la navigation). La longueur des lacs est calculée entre les points les plus éloignés entre lesquels des transports sont effectués.

119. Voies navigables régulièrement utilisées pour les transports : Cours d'eau sur lesquels s'effectue chaque année une quantité minimale de transports; cette quantité, exprimée en tonnes-kilomètres par kilomètre de voie d'eau, est déterminée par chaque gouvernement selon les conditions qui règnent sur son réseau navigable.

120. Voies navigables à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Le réseau du pays pris dans son ensemble.

Véhicules

121. Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure : Bateau d'un port en lourd minimal de 20 tonnes conçu pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure.

122. Chaland ou péniche : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure, sans moyen de propulsion mécanique propre. Dans certains pays le terme péniche désigne un bateau plus petit que le chaland. Les bateaux n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérés comme chalands ou péniches.

123. Bateau-citerne : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure, destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz, sans moyen de propulsion mécanique propre. Les citernes n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérées comme des bateaux-citernes. Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc., qui doivent être comptées avec les bateaux pour le transport des marchandises sèches.

124. Automoteur : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure pourvu d'un moyen de propulsion mécanique propre. Les bateaux n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérés comme chalands ou péniches.

125. Automoteur-citerne : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure, destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz, pourvu d'un moyen de propulsion mécanique propre. Les citernes n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérées comme des bateaux-citernes. Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc., qui doivent être comptées avec les bateaux pour le transport des marchandises sèches.

126. Remorqueur : Bateau pourvu de force motrice développant au moins 50 cv, et conçu pour la traction de péniches, de chalands, de bateaux-citerne ou de radeaux, mais non pour le transport de marchandises. Les remorqueurs aménagés pour le poussage sont comptés comme remorqueurs.

127. Pousseur : Bateau pourvu de force motrice développant au moins 50 cv et conçu spécialement pour le poussage de bateaux.

128. Barge : Chaland ou péniche conçu spécialement pour être poussé.

129. Barge-citerne : Bateau-citerne conçu spécialement pour être poussé.

130. Port en lourd : Poids de marchandises maximal autorisé, exprimé en tonnes, qu'un bateau peut transporter d'après les documents de bord.

131. Puissance (cv) : Puissance mécanique développée par la force motrice de propulsion dont sont pourvus les bateaux. Cette puissance (unité : 75 kilogrammètres par seconde) doit être mesurée en cv effectifs (puissance développée à l'hélice).

132. Données sur les bateaux à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les chiffres doivent s'appliquer à tous les bateaux à l'exclusion des embarcations de port, des allèges et des remorqueurs des ports maritimes, des bateaux aptes à la navigation fluviale, mais qui sont autorisés à naviguer sur mer (caboteurs mixtes, coasters), énumérés dans le questionnaire, y compris ceux en réparation ou en attente de réparation, qui sont immatriculés dans le pays ou - s'il n'y a pas d'immatriculation des bateaux dans le pays - qui appartiennent à des personnes (physiques ou morales) résidant dans le pays. Les chiffres relatifs aux bateaux en service doivent se rapporter à la situation à la fin de l'année; ceux qui concernent les bateaux mis en service dans l'année doivent se rapporter à tous les bateaux mis en service dans le pays pour la première fois, qu'il s'agisse de bateaux neufs ou usagés.

Transports

133. Marchandises chargées : Marchandises placées sur un bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure et expédiées par voie navigable intérieure. Les transbordements d'un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure à un autre ne constituent pas un chargement; il en est de même des chargements consécutifs à une panne ou à un allégement en cas de basses eaux.

134. Marchandises déchargées : Marchandises déchargées, après transport par voie navigable intérieure, d'un bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure. Les transbordements d'un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure à un autre ne constituent pas un déchargement; il en est de même des déchargements consécutifs à une panne ou nécessités par un allégement en cas de basses eaux.

135. Marchandises sorties par voie navigable intérieure (autrement qu'en transit par voie navigable intérieure de bout en bout) : Marchandises chargées dans le pays sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure et qui ont quitté le pays par voie navigable intérieure.

136. Marchandises entrées par voie navigable intérieure (autrement qu'en transit par voie navigable intérieure de bout en bout) : Marchandises chargées sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure dans un autre pays et qui ont pénétré dans le pays par voie navigable intérieure et y ont été déchargées.

137. Marchandises en transit par voie navigable intérieure de bout en bout : Marchandises qui ont pénétré dans le pays sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure et l'ont quitté également sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure, en un point différent du point d'entrée, après avoir traversé le pays exclusivement par voie navigable intérieure.

138. Marchandises transportées : Marchandises transportées par bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure sur le réseau de voies navigables intérieures du pays considéré. La quantité totale des marchandises transportées dans le pays se compose des marchandises chargées, des marchandises entrées par voie navigable intérieure et des marchandises en transit par voie navigable intérieure de bout en bout.

139. Tonne-kilomètre nette : Unité de mesure de transport des marchandises correspondant au transport d'une tonne par voie navigable intérieure sur une distance de un kilomètre.

140. Données sur le transport des marchandises à inclure dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les statistiques doivent être comptés tous les transports par voie navigable intérieure effectués sur le réseau du pays considéré[11/]

141. Le poids à considérer est le poids brut des marchandises y compris celui de l'équipement (containers et palettes, par exemple) qui les contient.

142. La distance à considérer est la distance effectivement parcourue.

TRANSPORTS COMBINÉS

Engins

143. Container : Engins de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue) :

a) ayant un caractère permanent et étant de ce fait suffisamment résistant pour permettre un usage répété;

b) spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs moyens de transport;

c) muni de dispositifs, le rendant facile à manipuler, notamment lors de son transbordement d'un moyen de transport à un autre;

d) conçu de façon à être facile à remplir et à vider, et

e) d'un volume intérieur d'au moins 1 m^3.

Le terme "container" ne couvre ni les emballages usuels ni les véhicules.

143a. Grand container: Container de plus de 3 m^3 de capacité, et dont la longueur extérieure, y compris les accessoires fixés à demeure, est de 6 m ou plus.

144. Container moyen: Container de plus de 3 m^3 de capacité et dont la longueur extérieure, y compris les accessoires fixés à demeure, est inférieure à 6 m.

145. Petit container : Container dont la capacité est d'au moins 1 m^3 mais ne dépasse pas 3 m^3.

146. Container à porteur aménagé : Grand container muni de roues fixes et nécessitant, pur son transport par chemin de fer, l'emploi de wagons munis de dispositifs spéciaux d'arrimage.

147. Container à usage privé : Container qui n'appartient pas à une entreprise de transports pour compte d'autrui.

148. Remorque porte-wagon : Engin conçu pour l'acheminement des wagons par la route, autrement que sur voie ferrée.

149. Remorque rail-route : Remorque routière conçue pour le transport des marchandises et spécialement construite ou aménagée pour pouvoir être chargée sur des wagons.

150. Données sur les transports combinés à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les statistiques doivent porter sur tout le matériel (y compris le matériel en réparation ou en attente de réparation) appartenant aux administrations de chemins de fer du pays ou agréé par elles.

Transports

151. Nombre de containers expédiés : Nombre de containers chargés et expédiés.

11/ Note du secrétariat : La statistique des transports de marchandises d'un pays donné devrait porter non seulement sur le tonnage transporté sous le pavillon national, mais sur l'ensemble du tonnage, quel que soit le pavillon sous lequel il est transporté. Pour les besoins de la classification des voies navigables selon leur importance économique, les transports par radeaux sont à inclure.

152. Nombre d'opérations effectuées avec des remorques porte-wagon : Nombre de voyages effectués par des remorques porte-wagon transportant des wagons chargés.

153. Données sur les transports combinés à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les statistiques doivent figurer toutes les opérations effectuées sur le territoire du pays et au moins en partie par voie ferrée avec le matériel appartenant aux administrations ferroviaires de ce pays ou agréé par elles. Le poids à considérer est le poids taxé dans le cas des transports commerciaux pour compte d'autrui et le poids brut des marchandises dans tous les autres cas; la distance à considérer est la distance comptée au tarif dans le cas des transports commerciaux pour compte d'autrui et la distance effectivement parcourue dans tous les autres cas.

PORTS MARITIMES

Marchandises embarquées et débarquées dans les ports maritimes: Les données relatives aux marchandises embarquées et débarquées doivent porter sur le poids du commerce extérieur des marchandises (emballage compris) embarquées ou débarquées par des navires de haute mer et de tout pavillon dans les ports du pays considéré. Doivent être exclus: soutes, provisions de bord, lest, marchandises transbordées d'un navire importateur à un navire exportateur. Les marchandises en provenance ou à destination d'un entrepôt légal doivent être comprises.

OLÉODUCS

Les statistiques sur le réseau des oléoducs et sur les transports qu'ils assurent se rapportent aux conduites situées sur le territoire du pays donné. Elles excluent les oléoducs dont la longueur totale est inférieure à 50 km et tous les oléoducs utilisés à des fins militaires. Les oléoducs internationaux dont la longueur totale est de 50 km ou plus devront être inclus même si la partie qui est installée dans un pays donné est inférieure à 50 km.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Рабочая группа по статистике транспорта Комитета по внутреннему транспорту решила, что надлежит пользоваться следующими определениями при сборе статистических данных, включаемых в настоящий бюллетень (документ TRANS/WP.6/54 Rev.4). Хотя Секретариат просил правительства представлять свои сообщения в соответствии с этими определениями, они не всегда могли выполнить эту просьбу. В тех случаях, когда, по мнению Секретариата, определения не соблюдались, отступления указаны в примечаниях к соответствующим таблицам.

ВСЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА

1. Транспортная сеть - Совокупность линий или путей сообщения. Этот термин определяется ниже для каждого вида транспорта.

2. Транспортное средство - Единица подвижного состава, включая транспортные средства для тяги или для толкания, предназначенная для перевозки пассажиров или груза.

3. Движение - Перемещение транспортных средств по сетям. Когда транспортное средство перевозится на другом транспортном средстве, принимается во внимание только передвижение несущего транспортного средства.

4. Перевозки - Перемещение пассажиров или грузов (включая животных и транспортные средства, перевозимые на другом транспортном средстве), перевозимых по транспортным сетям, определенным в настоящем документе для каждого вида транспорта, а не движение транспортных средств как таковых. Этот термин не охватывает перевозки топлива и запасов транспортным средством, на котором они потребляются. Вес грузов выражен в метрических тоннах.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Общие замечания

5. Область применения железнодорожных статистических данных Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии. Эти статистические данные относятся: a) ко всем главным железнодорожным сетям, независимо от ширины колеи, и, если возможно, b) к второстепенным сетям, по которым производятся перевозки общего пользования. Напротив, они не охватывают сетей, обслуживающих полностью или главным образом один город.

Сети

6. Железнодорожная сеть данной страны - Сети всех железных дорог страны. Сеть той или иной железной дороги состоит из всех железнодорожных линий, эксплуатируемых управлением этой дороги. В нее не входят пробеги по дороге или по внутренним водным путям, даже если по ним перевозится железнодорожный подвижной состав, например в случае перевозки вагонов на прицепах или на железнодорожных паромах. Различаются главные и второстепенные сети. Наиболее важной сетью в каждой стране считается главная сеть; все остальные сети считаются второстепенными.

7. Путь - Пара рельсов, по которым могут передвигаться железнодорожные транспортные средства.

8. Главные пути - Пути, обеспечивающие непрерывность линий на всем протяжении и предназначенные для движения поездов между станциями или местностями, указанными в тарифах в качестве независимых пунктов отправки или прибытия для перевозки пассажиров или грузов.

9. Линия - Один или несколько главных путей, причем каждый километр линии считается за один километр, независимо от числа путей 1/. Если участок сети состоит из двух или нескольких параллельных линий, считается столько линий, сколько имеется маршрутов для исключительного обслуживания которых предназначены пути.

10. Линии, эксплуатируемые для перевозки пассажиров - Линии, обычно эксплуатируемые для перевозки пассажиров и грузов, и линии, обычно эксплуатируемые исключительно для перевозки пассажиров.

11. Линии, эксплуатируемые для перевозки грузов - Линии, обычно эксплуатируемые для перевозки пассажиров и грузов, и линии, обычно эксплуатируемые исключительно для перевозки грузов.

12. Электрифицированные пути - Пути, снабженные воздушным контактным проводом или контактным рельсом, чтобы сделать возможной электрическую тягу.

1/ Примечание Секретариата: общей длиной эксплуатируемых линий считается длина линий, эксплуатируемых для перевозки пассажиров и грузов.

13. Электрифицированные линии - Линии с одним или несколькими электрифицированными главными путями. Участки линий, прилегающие к станциям и электрифицированные лишь для того, чтобы было возможно маневрирование, и электрификация которых не продолжена до следующей станции, должны считаться неэлектрифицированными линиями.

Транспортные средства

14. Железнодорожные транспортные средства - Подвижной состав, передвигающийся исключительно по рельсам; различают тяговые транспортные средства (локомотивы и автомотрисы) и буксируемые транспортные средства (пассажирские, багажные и грузовые вагоны).

15. Локомотив - Железнодорожное транспортное средство, оборудованное источником энергии и двигателем или только двигателем (электровоз), предназначенное для буксировки железнодорожных транспортных средств.

a) Паровоз - Цилиндровый или турбинный локомотив, источником энергии которого является пар, независимо от рода используемого топлива.

b) Электровоз - Локомотив с одним или несколькими электродвигателями, питаемыми электрическим током, подводимым по контактному проводу или по рельсу или поступающим от находящихся на локомотиве аккумуляторов. К категории электровозов относятся оборудованные таким образом локомотивы, снабженные также электроэнергетической установкой (дизельной или иной) для питания током электродвигателя, когда этот ток нельзя получать от контактного провода или от контактного рельса.

c) Тепловоз - Локомотив, оборудованный дизельным двигателем, независимо от типа трансмиссии. Однако тепловозы с электрической трансмиссией, оборудованные также для получения электроэнергии, подводимой по контактному проводу или по контактному рельсу, должны быть отнесены к категории электровозов.

d) Локомотив особой системы - Локомотивы, иные, чем паровозы, электровозы или тепловозы, как, например, локомотивы, работающие на сжатом воздухе, газе или нефти.

16. Автомотриса - Моторное транспортное средство, оборудованное для перевозки по железной дороге пассажиров или грузов. В статистических данных о моторных транспортных средствах каждый нераздельный состав считается автомотрисой; в статистике пассажирских и грузовых транспортных средств каждый кузов считается единицей. Определения различных категорий локомотивов (электровозы, тепловозы и т.д.) применяются с соответствующими изменениями к автомотрисам.

17. Мощность локомотивов и автомотрис - Мощность, развиваемая локомотивами и автомотрисами, вычисляемая согласно формулам, приведенным в приложении 1 к документу TRANS/WP.6/54 Rev.4.

18. Пассажирское транспортное средство - Железнодорожное транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров, которое может быть автомотрисой или буксируемым транспортным средством (пассажирский вагон), даже если в нем имеется одно или несколько специальных отделений или специальных мест для багажа, грузовых мест, почты и т.д. К этим транспортным средствам относятся также специальные вагоны, как, например, спальные вагоны, вагоны-салоны, вагоны-рестораны и санитарные вагоны. Каждый элемент нераздельного подвижного состава учитывается как пассажирское транспортное средство.

19. Вместимость пассажирского транспортного средства - Число сидячих и спальных мест транспортного средства при выполнении им назначения, для которого оно главным образом предусмотрено; в случае сомнения, вместимость определяется наибольшим числом имеющихся сидячих или спальных мест. Когда предусмотрены места для стоящих пассажиров, число таких мест учитывается во вместимости транспортного средства; однако оно должно указываться отдельно в статистических данных.

20. Багажный вагон - Железнодорожное транспортное средство, которое может быть автомотрисой, входящее в состав пассажирских или грузовых поездов и используемое поездным персоналом для перевозки багажа, грузовых мест, велосипедов и т.д. Транспортные средства, имеющие одно или несколько купе для пассажиров, должны считаться не багажными, а пассажирскими вагонами. Почтовые вагоны, принадлежащие железнодорожному управлению, считаются багажными вагонами, если они не имеют купе для пассажиров.

21. Грузовой вагон - Железнодорожное транспортное средство, которое может быть автомотрисой, обычно используемое исключительно для перевозки грузов.

a) Крытый вагон - Вагон закрытой конструкции (сплошные стенки до самого верха и крыша), характеризуемый безопасностью, которую он обеспечивает перевозимым в нем грузам (возможность закрыть вагон на замок и опломбировать).

b) Полувагон - Грузовой вагон без крыши с неоткидными бортами высотой свыше 60 см.

c) Вагон-платформа - Грузовой вагон без крыши и бортов; грузовой вагон без крыши с бортами высотой не свыше 60 см; платформа с турникетом.

d) Специальные вагоны:

i) Изотермический вагон - Крытый вагон, кузов которого имеет термоизолирующие стенки, двери, пол и крышу, что ограничивает теплопередачу между внутренностью кузова и наружной средой. Коэффициент теплопередачи (коэффициенты K и U) не должен превышать 0,6 кг/кал[2]/ (1 кг/кал = 4,185 джоуля) на $м^2$ средней геометрической внутренней и наружной поверхности стенок в час и на каждый градус C разницы температуры воздуха внутри порожнего кузова и снаружи, причем величины коэффициента K действительны для измерений, производимых при средней температуре стенок кузова в +20° C (при температуре от +30°C до +35° C в отношении вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки жидких пищевых продуктов).

ii) Вагон-ледник - Изотермический вагон, который при помощи источника холода (естественного льда с добавлением или без добавления соли; сухого льда с сублимационной установкой или без таковой; эвтектических плит и т.п.) иного, чем механическая или абсорбционная установка, позволяет при средней наружной температуре в +25°C понижать температуру внутри порожнего кузова и поддерживать ее затем по крайней мере в течение 12 часов в пределах до +5°C при помощи холодильных агентов и соответствующего оборудования. Вагоны-ледники имеют один или несколько бункеров для холодильных агентов; необходимо, чтобы эти бункеры могли загружаться снаружи.

iii) Вагон-холодильник - Изотермический вагон, который при помощи холодильного устройства (компрессорная или абсорбционная установка и т.д.) позволяет при средней наружной температуре в +30°C снижать и затем поддерживать по меньшей мере в течение 12 часов внутри пустого кузова желаемую постоянную температуру между +12° C и 0° C.

iv) Отапливаемый вагон - Изотермический вагон, имеющий систему отопления, позволяющую поднимать температуру внутри пустого кузова и затем поддерживать по меньшей мере в течение 12 часов фактически постоянную температуру не ниже +12° C при условии, что средняя наружная температура может достигать -10° C.

v) Вагон-цистерна - Вагон с одним или несколькими резервуарами, специально предназначенными для перевозки жидкостей или газов наливом.

vi) Вагон, специально построенный или оборудованный для облегчения и сокращения операций по перегрузке или для упразднения их (вагоны-бункеры, вагоны с опрокидывающимся кузовом, хопперы и т.д.).

vii) Вагон, специально построенный или оборудованный для перевозки:
- контейнеров
- дорожных прицепов для комбинированных перевозок или автомобильных прицепов.

viii) Другие особые вагоны - Все типы особых вагонов, не перечисленные выше.

22. Грузоподъемность грузового вагона - Грузоподъемностью грузового вагона считается разрешенный максимальный вес грузов, которые могут перевозиться в вагоне.

23. Процентная доля общего парка, находящаяся в ремонте или изъятая для технического обслуживания, или в ожидании ремонта или технического обслуживания - Процентная доля транспортных средств, временно изъятых из эксплуатации для ремонта или технического обслуживания. Под техническим обслуживанием и ремонтом подразумевается совокупность операций, предназначенных для содержания транспортных средств в исправности или для приведения их в исправное состояние.

24. Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года - Железнодорожные транспортные средства, вновь построенные и впервые сданные в эксплуатацию в течение года.

25. Единицы, окончательно изъятые из обращения в течение года - Транспортные средства, окончательно изъятые из обращения на железнодорожной сети в течение года.

26. Железнодорожные транспортные средства, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Для статистического учета Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии в статистические данные всех управлений железных дорог должны включаться следующие транспортные средства:

a) все железнодорожные транспортные средства данного управления железной дороги, т.е. те, которыми она фактически располагает, включая

i) находящиеся в ремонте или ожидающие ремонта, находящиеся в депо или в резерве;

2/ В тех случаях, когда вагоны находились уже в эксплуатации на 30 июня 1962 г. или были сданы в эксплуатацию до 30 июня 1964 г., этот коэффициент может быть меньше или равен 0,8 кг/кал до 30 июня 1968 года.

ii) временно не находящиеся на железнодорожной сети этого управления и которые в порядке нормального режима совместного обслуживания сетей находятся на других железных дорогах (локомотивы, автомотрисы, пассажирские и багажные вагоны) или являются предметом нормального обмена (в порядке применения правил RIV или аналогичных соглашений) в результате перевозки грузов между сетями;

b) железнодорожные транспортные средства "частного пользования", т.е. такие, которые не принадлежат железной дороге и не находятся в ее распоряжении, но приписаны к сети этой дороги и эксплуатируются на ней.

27. Не должны включаться в статистику данной железной дороги транспортные средства, не находящиеся в ее распоряжении, например:

a) находящиеся на этой дороге временно в порядке совместного обслуживания сетей (локомотивы, автомотрисы, пассажирские и багажные вагоны) или являющиеся предметом нормального обмена (в порядке применения правил RIV или аналогичных соглашений) в результате перевозки грузов между странами;

b) те, которые принадлежат данной железной дороге, но сданы внаем или переданы иным способом в распоряжение других дорог.

Персонал

28. Персонал - Наличный состав служащих, непосредственно оплачиваемых железнодорожным управлением[3/].

29. Общее число служащих, которое надлежит указывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Среднее число служащих, занятых в течение статистического периода, независимо от занимаемой ими должности, для эксплуатации железнодорожной сети, за исключением персонала, занимающегося вспомогательным обслуживанием, как автотранспорт, судоходство, гостиницы и рестораны[3/].

Движение

30. Поезд - Одно или несколько транспортных средств, буксируемых одним или несколькими локомотивами или автомотрисами, или отдельная автомотриса, передвигающаяся под определенным номером или под отдельным обозначением между установленным пунктом отправления и установленным конечным пунктом.

31. Пассажирский поезд - Поезд, предназначенный для перевозки пассажиров и состоящий из одного или нескольких пассажирских транспортных средств и, в случае необходимости, из багажных вагонов.

32. Грузовой поезд - Поезд, состоящий из одного или нескольких грузовых вагонов и, в случае необходимости, из багажных вагонов, передвигающихся порожняком или загруженных.

33. Грузо-пассажирский поезд - Поезд, состоящий одновременно из пассажирских и грузовых вагонов, а также, в случае необходимости, из багажных вагонов. Эти поезда не должны учитываться одновременно как пассажирские поезда и как грузовые поезда; распределение километров, пройденных этими поездами, производится в соответствии с правилами, установленными каждой железной дорогой.

34. Служебный поезд - Поезд, состоящий из пассажирских вагонов, передвигающийся порожняком, рабочий поезд, ремонтный поезд, аварийный поезд, испытательный поезд, балластный поезд, поезд с приспособлением для засыпки гравия, поезд-снегоочиститель и т.д.

35. Пассажирский поездо-километр или грузовой поездо-километр - Единица измерения, соответствующая пробегу пассажирского или грузового поезда на расстояние в один километр. Расстоянием считается длина линии, пройденной поездом на сети данной железной дороги. Маневрирование и рейсы на паромах не принимаются в расчет в статистике поездо-километров.

36. Поездо-километры, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Поездо-километры, пройденные различными категориями перечисленных выше поездов, независимо от того, принадлежат ли транспортные средства данной железной дороге или другим железным дорогам.

37. Груженый грузовой вагон - Единица измерения, соответствующая нагрузке и отправке грузового вагона. Вагоны, груженые на частных подъездных путях или на припортовых станциях, соединенных с железнодорожной сетью, и поступающие затем на эту сеть, считаются нагруженными на ней. Вагоны, загруженные на второстепенной сети, соединенной с главной сетью, и поступающие затем на эту главную сеть, считаются нагруженными на главной сети. Тем не менее не считается нагруженным на данной сети вагон,

a) отправленный с грузом, перегруженным с другого вагона, уже погруженного и отправленного на той же сети;

3/ Примечание Секретариата: Результаты исследования, проводимого МСЖД по вопросу статистики персонала, могут повлечь за собой необходимость изменения этого определения, а также числа служащих, подлежащих статистическому учету (пункт 29).

b) в случае непосредственной перегрузки грузов на железнодорожных путях с одной главной сети на другую главную сеть на общей станции двух параллельно сходящихся железных дорог (см. определение непосредственной перегрузки на железнодорожных путях в пункте 55).

38. Груженые грузовые вагоны, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Все вагоны, погруженные на сети. Что касается второстепенных сетей, то должны учитываться лишь те вагоны, которые не были переданы на главную сеть.

39. Грузовой вагон, прибывающий нагруженным из-за границы - Вагон, прибывающий нагруженным с зарубежной сети для транзита или для разгрузки в стране.

40. Грузовые вагоны, прибывающие нагруженными, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Все вагоны, поступающие загруженными на данную сеть.

41. Вагоно-день - Единица измерения, соответствующая нахождению вагона на сети в течение суток.

42. Активное или пассивное сальдо баланса по обмену грузовыми вагонами с зарубежными железнодорожными сетями Разница в течение статистического периода между числом вагоно-дней грузовых вагонов данного управления железной дороги, находящихся в порядке обмена на линиях зарубежных сетей, и числом вагоно-дней иностранных грузовых вагонов, находящихся в порядке обмена на линиях данной железной дороги, деленная на число дней указанного периода. Эта разница является положительной величиной, если первое из этих чисел ниже второго, и отрицательной в противоположном случае.

43. Вагоно-километр - Единица измерения, соответствующая пробегу одного груженого или порожнего грузового вагона на расстояние в один километр, причем принимается во внимание фактически пройденное расстояние и не учитываются ни маневрирование, ни другие аналогичные перемещения. Учитываются все пробеги вагонов на линиях данной железной дороги, независимо от того, кто является собственником этих вагонов.

44. Вагоно-километр порожняком - Вагоно-километр, пройденный порожним вагоном.

45. Процентное отношение пробегов (вагоно-километры порожняком по отношению к общему числу вагоно-километров) Процентная доля порожних вагоно-километров в общем числе вагоно-километров.

Перевозки

46. Железнодорожные перевозки - Перевозки, определенные в пункте 4, производимые по железнодорожной сети, определенной в пункте 6.

47. Служебные перевозки - Перевозки, производимые данной железной дорогой для внутренних потребностей, независимо от того, приносят ли они доход, подлежащий бухгалтерскому учету.

48. Перевозки за счет третьих лиц - Перевозки, производимые железной дорогой за счет третьих лиц, т.е. все перевозки, кроме служебных. Они охватывают:

a) коммерческие перевозки в целях получения дохода;

b) бесплатные перевозки.

49. Пассажир - Каждое лицо, за исключением членов персонала, предназначенного для обслуживания поезда, совершающее перемещение по сети в железнодорожном транспортном средстве.

50. Пассажиро-километр - Единица измерения, соответствующая перевозке по железной дороге одного пассажира на расстояние в один километр.

51. Данные о пассажирских перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Эти данные должны охватывать все железнодорожные перевозки, производимые по сети железнодорожного управления. Должны учитываться лишь перевозки по железной дороге; когда перевозки производятся последовательно различными видами транспорта, данные должны относится исключительно к пробегам по железной дороге.

52. Каждый пассажир, с которого взимается плата, подлежит учету; не следует учитывать пассажиров, перевозимых бесплатно. Необходимо, чтобы данные о числе перевезенных пассажиров и о числе пройденных пассажиро-километров были согласованы. Когда пассажир пользуется последовательно одной или несколькими второстепенными сетями и одной главной сетью или наоборот, этот пассажир должен учитываться лишь в статистике главной сети. Когда пассажир пользуется последовательно несколькими второстепенными сетями, этот пассажир должен учитываться лишь один раз.

53. Учитываемым расстоянием является пробег, фактически произведенный пассажиром.

54. Перевезенные грузы - Грузы, перевезенные по железнодорожной сети данной дороги. Общее количество перевезенных по сети грузов состоит из количества погруженных грузов и количества грузов, поступивших погруженными (см. пункт 57).

55. Непосредственная перегрузка на железнодорожных путях - Перегрузка грузов из одного железнодорожного транспортного средства в другое, когда оба транспортных средства находятся друг от друга на расстоянии, не вызывающем необходимости в промежуточной перевозке вне самой станции.

56. Погруженные грузы - Грузы, помещаемые на железнодорожное транспортное средство и отправляемые по железной дороге. Грузы, погруженные на частных железнодорожных ветках, на припортовых станциях, соединенных с сетью, и переданные затем этой сети, считаются погруженными на этой сети. Грузы, погруженные на второстепенной сети, соединенной с главной сетью, и переданные затем этой главной сети, считаются погруженными на главной сети. Тем не менее, не считаются "погруженными" на сети грузы, которые:

a) после погрузки на данной сети перегружаются с одного железнодорожного транспортного средства на другое железнодорожное транспортное средство на той же сети;

b) при их передаче с одной железнодорожной сети на другую перегружаются непосредственно на железнодорожных путях на общей станции двух параллельно сходящихся железных дорог (см. определение "непосредственной перегрузки на железнодорожных путях" выше в пункте 55).

57. Грузы, поступившие погруженными - Грузы, погруженные на заграничной сети и доставленные на данную сеть по железной дороге для транзита или для разгрузки в стране; считаются также поступившими погруженными грузы, непосредственно перегруженные на железнодорожных путях в момент их прибытия на эту сеть.

58. Тонно-километр нетто - Единица измерения грузовых перевозок, соответствующая железнодорожной перевозке одной тонны грузов на расстояние в один километр.

59. Среднее расстояние перевозки одной тонны - Среднее расстояние, на которое грузы были перевезены на сети данной железной дороги.

60. Средняя нагрузка вагона - Средний повагонный вес перевозимых грузов в погруженном или в прибывшем погруженным вагоне.

61. Данные о грузовых перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистические данные должны быть включены все железнодорожные перевозки[4], произведенные на сети данной дороги. Следует учитывать лишь железнодорожные перевозки; когда перевозки производятся последовательно различными видами транспорта, статистические данные должны относиться исключительно к той части пробега, которая совершается по железной дороге.

62. Вес, который следует учитывать, представляет собой оплачиваемый по тарифу вес, поскольку это касается коммерческих перевозок, и вес брутто грузов, поскольку это касается служебных перевозок и бесплатных перевозок за счет третьих лиц.

63. Подлежащим учету расстоянием является

a) для коммерческих перевозок: расстояние, оплачиваемое по тарифу, за вычетом надбавок за условное расстояние;

b) для служебных перевозок и для бесплатных перевозок за счет третьих лиц: фактически пройденное расстояние.

ДОРОГИ

Дорожные сети, включая дорожные расходы

64. Сеть - Дорожную сеть страны составляют все дороги данной страны, открытые для движения, включая дороги с оплатой за проезд.

65. Дорога - Дорога, предназначенная для четырехколесных и иных дорожных автотранспортных средств, передвигающихся на своих собственных колесах.

66. Проезжая часть дороги - Часть дороги, предназначенная для движения дорожных транспортных средств; обочины не являются проезжей частью; то же относится и к частям дороги, предназначенным для движения несамоходных дорожных транспортных средств или для стоянки транспортных средств, даже в том случае, если эти части дороги могут в случае опасности служить для проезда автотранспортных средств. Ширина проезжей части измеряется перпендикулярно оси дороги.

67. Городская дорога - Дороги и улицы в пределах населенных пунктов с населением в 5 000 человек или более.

4/ Примечание Секретариата: Следует поэтому включать как перевозки за счет третьих лиц, так и служебные перевозки.

68. Главная дорога - Дорога, предназначенная преимущественно для движения на дальнее расстояние или соединяющая крупные населенные пункты.

69. Автомагистраль - Дорога, удовлетворяющая всем перечисленным ниже требованиям:

a) отсутствие перекрестков на одном уровне с другими дорогами и путями сообщения;

b) непосредственный доступ на нее из придорожных владений воспрещен;

c) на ней разрешается лишь автомобильное движение.

70. Дороги, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Все городские или внегородские дороги, открытые для движения. При определении длины дорог желательно, чтобы одна и та же площадь дороги не учитывалась дважды; поэтому рекомендуется применять, когда это возможно, метод, упомянутый в приложении 2 к документу TRANS/WP.6/54 Rev.4, особенно при измерении городских дорог. В статистической сводке должно быть примечание с указанием о том, являются ли перекрестки предметом двойного учета в статистике городских и внегородских дорог или нет.

Транспортные средства

71. Дорожное транспортное средство - Транспортное средство на колесах, предназначенное для использования на дорогах.

72. Самоходное дорожное транспортное средство - Дорожное транспортное средство, соединенное или не соединенное с электрическим проводом, оборудованное двигателем, являющимся единственным способом приведения его в движение. К этим транспортным средствам отнесены троллейбусы и трамваи.

73. Дорожное автотранспортное средство - Дорожное транспортное средство с механическим двигателем (включая тягачи), предназначенное для перевозки пассажиров или грузов, за исключением транспортных средств, передвигающихся по рельсам или соединенных с электрическим проводом. Велосипеды с подвесным двигателем, определение которых дано в пункте 79, не включены в число дорожных автотранспортных средств.

74. Дорожное транспортное средство для перевозки пассажиров[5/] - Дорожное транспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки одного или нескольких пассажиров.

75. Дорожное автотранспортное средство для перевозки пассажиров[5/] - Дорожное автотранспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки одного или нескольких пассажиров.

76. Дорожное транспортное средство для перевозки грузов[5/] - Дорожное транспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.

77. Дорожное автотранспортное средство для перевозки грузов[5/] - Дорожное автотранспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.

78. Велосипед - Двухколесное или трехколесное дорожное транспортное средство, оборудованное педалями и приводимое в движение исключительно мускульной энергией.

79. Велосипед с подвесным двигателем - Двухколесное или трехколесное дорожное транспортное средство, имеющее все обычные характеристики велосипеда, поскольку это касается его конструкции и возможности его применения, и оборудованное двигателем, максимальный рабочий объем которого составляет 50 $см^3$.

80. Мотоцикл - Двухколесное дорожное автотранспортное средство, с коляской или без таковой, не подпадающее под определение велосипеда с подвесным двигателем, а также мотоколяски инвалидов с двигателем и предназначенные для перевозки пассажиров трехколесные автотранспортные средства, вес которых порожняком не превышает 400 кг[6/].

81. Легковой автомобиль - Дорожное автотранспортное средство, иное, чем мотоцикл, предназначенное для перевозки пассажиров, в котором число сидячих мест (включая место водителя) не превышает девяти. Термин "легковой автомобиль" охватывает поэтому такси и автомобили, сдаваемые внаем, при условии, что в них имеется 10 сидячих мест.

5/ Транспортные средства, одновременно предназначенные как для перевозки пассажиров, так и для перевозки грузов, должны относиться либо к категории дорожных транспортных средств для перевозки пассажиров, либо к категории дорожных транспортных средств для перевозки грузов, в зависимости от их главного назначения, определяемого их техническими характеристиками или налоговой категорией, к которой они принадлежат.

6/ Временное определение в ожидании пересмотра приложения 9 к Женевской конвенции 1949 года о дорожном движении.

82. Городской автобус и автобус дальнего следования - Дорожное автотранспортное средство для перевозки пассажиров с числом сидячих мест (включая мето водителя) более девяти.

83. Число сидячих мест в городских автобусах и в автобусах дальнего следования - Число сидячих или спальных мест, включая место водителя, имеющихся в транспортном средстве при использовании его в целях, для которых оно преимущественно предназначено; в случае сомнения, вместимость транспортного средства определяется наибольшим числом имеющихся сидячих или спальных мест.

84. Общая вместимость городских автобусов и автобусов дальнего следования - Число сидячих мест и мест, специально предусмотренных для стоящих пассажиров 7/. Число стоячих мест должно указываться в статистике отдельно.

85. Тягач - Дорожное автотранспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для буксировки других дорожных транспортных средств.

86. Прицеп - Дорожное транспортное средство, предназначенное для буксировки его дорожным автотранспортным средством. Прицепы, предназначенные для буксировки их сельскохозяйственными тракторами, не учитываются.

87. Полуприцеп - Прицеп без передней оси, сцепленный с буксирующим его транспортным средством таким образом, что часть этого прицепа опирается на тягач, и тягач несет на себе значительную часть веса полуприцепа и его груза.

88. Транспортное средство с полуприцепом - Дорожная автотранспортная единица, состоящая из дорожного автотранспортного средства и полуприцепа.

89. Автопоезд - Дорожный состав, предназначенный для перевозки грузов и состоящий из одного дорожного автотранспортного средства и либо из одного прицепа, иного, чем полуприцеп, либо из нескольких прицепов.

90. Грузоподъемность - Максимальный вес грузов, объявленный допустимыми компетентными органами страны регистрации транспортного средства.

91. Разрешенный максимальный вес - Общий вес неподвижного транспортного средства в снаряженном состоянии (включая вес водителя и всех других одновременно перевозимых лиц) и вес груза, объявленный допустимым компетентным органом страны регистрации транспортного средства.

92. Дорожное транспортное средство для грузовых перевозок, производящее перевозки за счет третьих лиц - Дорожное транспортное средство для грузовых перевозок, производящее исключительно или преимущественно перевозки за счет третьих лиц (см. определение перевозок за счет третьих лиц ниже в пункте 103).

93. Дорожное транспортное средство для грузовых перевозок, производящее перевозки за собственный счет - Дорожное транспортное средство для грузовых перевозок, производящее исключительно или преимущественно перевозки за собственный счет (см. определение перевозок за собственный счет ниже в пункте 104).

94. Дорожные транспортные средства, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Сообщаемые статистические данные должны охватывать все дорожные транспортные средства, перечисленные в соответствующих таблицах вопросника (включая находящиеся в ремонте или ожидающие ремонта), зарегистрированные в стране и допущенные к движению на ее территории на дорогах, открытых для движения, за исключением военных транспортных средств.

95. Числом транспортных средств, которые надлежит учитывать в статистике, является число транспортных средств, имеющихся к определенной дате статистического периода; эта дата выбирается таким образом, чтобы число транспортных средств было, по возможности, максимальным в течение этого периода.

Движение

96. Транспортное средство-километр - Единица измерения, соответствующая пробегу дорожного транспортного средства, груженого или порожнего, на расстояние в один километр, причем пробег измеряется фактической длиной пройденного участка дороги. Транспортное средство с полуприцепами и транспортные единицы, состоящие из тягача и прицепа, учитываются, как одно транспортное средство. Во всех других случаях прицепы учитываются, как отдельные транспортные средства.

97. Иностранное транспортное средство - Транспортное средство с номерным знаком другой страны.

98. Транспортное средство-километры, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии:

7/ Это определение имеет важное практическое значение только для статистических данных, касающихся городских перевозок.

a) Внутреннее движение

Статистические данные должны показывать число транспортное средство-километров, пройденных по территории страны, независимо от стран регистрации транспортных средств.

b) Международное движение

Статистические данные должны показывать число транспортное средство-километров, соответствующее международным пробегам, включая приграничное движение на территории страны:

i) иностранных транспортных средств,

ii) транспортных средств данной страны.

99. Прибывшее дорожное транспортное средство - Дорожное транспортное средство, прибывшее в страну по дороге, с грузом или порожняком. Однако считается прибывшим по дороге всякое дорожное транспортное средство, ввезенное в страну другим видом транспорта, использование которого для короткого пробега диктуется географическими или климатическими условиями.

100. Выбывшее дорожное транспортное средство - Дорожное транспортное средство, выбывшее из страны по дороге, с грузом или порожняком. Однако считается выбывшим по дороге каждое дорожное транспортное средство, вывезенное из страны другим видом транспорта, использование которого для короткого пробега диктуется географическими или климатическими условиями.

101. Дорожное транспортное средство для перевозки грузов, следующее транзитом - Дорожное транспортное средство, прибывшее в страну по дороге, с грузом или порожняком, и выбывшее по дороге, с грузом или порожняком, через иной пункт, чем пункт въезда, при условии, что в данной стране не было произведено ни перегрузки, ни погрузки.

102. Число прибывших, выбывших и следовавших транзитом дорожных транспортных средств, которое надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистических данных должно быть показано дорожное движение иностранных транспортных средств, включая приграничное движение с пересечением границ страны. Что касается городских автобусов, автобусов дальнего следования и дорожных транспортных средств для перевозки грузов, в статистических данных должно быть также учтено движение транспортных средств страны. Транспортные средства с полуприцепом и транспортные единицы состоящие из тягача и одного прицепа, считаются одним транспортным средством. Во всех других случаях прицепы учитываются как отдельные транспортные средства.

Перевозки

103. Перевозка за счет третьих лиц - Перевозка за плату пассажиров или грузов, производимая за счет третьих лиц.

104. Перевозка за собственный счет - Перевозка, производимая одним лицом (физическим или юридическим):

a) i) посредством одного или нескольких принадлежащих ему транспортных средств; или

ii) посредством одного или нескольких транспортных средств, предоставленных в его исключительное распоряжение для внутренних перевозок, на условиях, предусматриваемых законами и правилами данной страны, если это предоставление в распоряжение ими разрешается; или в отношении международных перевозок - на условиях, предусматриваемых международными соглашениями;

b) для собственных потребностей этого лица[8/] и для перевозки:

i) его самого, его семьи, его друзей или служащих; или

ii) принадлежащих ему грузов; или

iii) грузов, не принадлежащих данному лицу, но которые были им куплены, проданы, ссужены, получены взаймы, отданы или получены внаем, произведены, обработаны или подвергнуты ремонту, при условии, что перевозка является лишь вспомогательной операцией.

8/ Под "собственными потреблениями" подразумеваются коммерческие и промышленные потребности заинтересованных предприятий.

Пассажирские перевозки

105. Пассажир - Пассажиром считается каждое лицо, совершающее пробег по дорожной сети страны в дорожном транспортном средстве. Персонал, обслуживающий городские автобусы, автобусы дальнего следования, троллейбусы, трамваи и дорожные транспортные средства для грузовых перевозок, не считаются пассажирами.

106. Пассажиро-километр - Единица измерения, соответствующая перевозке одного пассажира по дороге на расстояние в один километр.

107. Данные о пассажирских перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистических данных следует учитывать всех пассажиров, перевезенных по дорожной сети страны как транспортными средствами этой страны, так и иностранными транспортными средствами[9]. Расстоянием, которое надлежит принимать во внимание для расчета пассажиро-километров, является пробег, фактически совершенный пассажиром.

Грузовые перевозки

108. Погруженные грузы - Грузы, помещаемые в дорожное транспортное средство и отправляемые по дороге. Если пробег прерывается вследствие аварии транспортного средства или по аналогичной причине и грузы перегружаются из одного дорожного транспортного средства на другое, такая операция не считается погрузкой.

109. Грузы, прибывшие в страну по дороге, иные, чем те, которые следуют по дороге сквозным транзитом - Грузы, погруженные в дорожное транспортное средство в другой стране, которые ввезены в страну по дороге и в ней выгружены или перегружены на другой вид транспорта. Однако считаются прибывшими по дороге грузы, перевозимые транспортным средством, прибывающим в страну посредством другого вида транспорта, использование которго для короткого пробега диктуется географическими или климатическими условиями.

110. Грузы, выбывшие из страны по дороге, иные, чем те, которые следуют по дороге сквозным транзитом - Грузы, погруженные (или перегруженные с другого вида транспорта) в дорожное транспортное средство в стране и выбывшие из страны по дороге. Однако считаются выбывшими по дороге грузы, перевозимые транспортным средством, выбывающим из страны посредством другого вида транспорта, использование которого для короткого пробега диктуется географическими или климатическими условиями.

111. Грузы, следующие по дороге сквозным транзитом - Грузы, которые прибыли в страну по дороге и были вывезены из нее также по дороге [10] через иной пункт, чем пункт ввоза, после их перевозки через территорию страны исключительно по дороге. Замечания, касающиеся коротких пробегов, производимых другим видом транспорта и о которых идет речь по поводу "грузов, прибывших по дороге", и "грузов, выбывших по дороге", применяются к грузам, следующим по дороге сквозным транзитом.

112. Перевезенные грузы - Грузы, перевезенные по дорожной сети данной страны. Общее количество перевезенных в данной стране грузов состоит из грузов, погруженных в стране, грузов, ввезенных по дороге, и грузов следующих по дороге сквозным транзитом.

113. Тонно-километр нетто - Единица измерения грузовых перевозок, соответствующая перевозке одной тонны по дороге на расстояние в один километр.

114. Данные о грузовых перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистических данных следует учитывать все дорожные перевозки, произведенные на сети данной страны как посредством транспортных средств этой страны, так и посредством иностранных транспортных средств.

115. Весом, который следует учитывать при перевозках за собственный счет, является вес брутто грузов, включая вес тары (например, контейнеры и поддоны), содержащий грузы, а при перевозках за счет третьих лиц - вес, оплачиваемый по тарифу.

116. Расстоянием, которое следует учитывать при перевозках за собственный счет, является фактически пройденное расстояние, а при перевозках за счет третьих лиц - расстояние, оплачиваемое по тарифу или, за неимением данных, фактически пройденное расстояние.

9/ В случае перевозок за счет третьих лиц, исключение из статистики пассажиров, перевозимых бесплатно (например, маленьких детей), может быть неизбежным. Кроме того, это исключение может быть целесообразным с точки зрения сопоставимости статистических данных со статистическими данными железных дорог.

10/ Без того, чтобы было необходимо перевозить их сквозным транзитом в том же самом дорожном транспортном средстве.

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

Сети

117. Сеть внутренних судоходных путей страны составляют все внутренние водные пути этой страны, открытые для судоходства (движения) общего пользования для производства грузовых перевозок.

118. Судоходный внутренний водный путь - Водное пространство, не являющееся частью моря, по которому могут плавать нормально нагруженные суда грузоподъемностью по крайней мере в 50 тонн. Этот термин применяется как к судоходным рекам и озерам (к природным водным путям, независимо от того, регулировались ли они для целей судоходства или нет), так и к судоходным каналам (т.е. к водным путям, сооруженным для судоходства). Длина озер измеряется между наиболее удаленными пунктами, между которыми производятся перевозки.

119. Внутренние водные пути, регулярно используемые для перевозок - Водные пути, по которым ежегодно производится некоторое минимальное число перевозок; это число, выраженное в тонно-километрах на километр водного пути, определяется правительством каждой страны в соответствии с условиями ее судоходной сети.

120. Внутренние водные пути, которые надлежит учитывать в статистике по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Водная сеть страны в целом.

Транспортные средства

121. Судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям - Судно максимальной грузоподъемностью 20 тонн, предназначенное для грузовых перевозок по внутренним водным путям.

122. Баржа или шаланда - Несамоходное судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям. В некоторых странах термин "шаланда" означает более мелкое судно, чем баржа. Суда, имеющие лишь вспомогательный двигатель, должны считаться баржами или шаландами.

123. Наливное судно - Несамоходное судно, предназначенное для перевозки наливом жидкостей или газов по внутренним водным путям. Наливные суда имеющие только вспомогательный двигатель, считаются несамоходными. Специальные суда для перевозки навалом сыпучих продуктов таких, как цемент, мука, гипс и т.д., должны быть исключены и учитываются вместе с сухогрузными судами.

124. Самоходное судно - Судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям, имеющее силовую установку. Суда, имеющие лишь вспомогательный двигатель, должны считаться баржами или шаландами,

125. Самоходное наливное судно - Судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям, предназначенное для перевозки наливом жидкостей или газов и имеющее силовую установку. Наливные суда, имеющие только вспомогательный двигатель, должны считаться несамоходными. Специальные суда для перевозки навалом сыпучих продуктов, таких, как цемент, мука, гипс и т.д., должны быть исключены и учитываться вместе с сухогрузными судами.

126. Буксир - Судно с силовой установкой мощностью не менее 50 л.с., предназначенное для буксировки барж, шаланд, наливных судов или плотов, но не для перевозки грузов. Буксиры, оборудованные для толкания, учитываются как буксиры.

127. Толкач - Судно с силовой установкой мощностью не менее 50 л.с., специально предназначенное для толкания судов.

128. Толкаемая баржа - Баржа или шаланда, специальное предназначенная для толкания.

129. Толкаемая наливная баржа - Наливное судно, специально предназначенное для толкания.

130. Грузоподъемность - Максимальный выраженный в тоннах разрешенный вес грузов, которые судно может перевозить согласно судовым документам.

131. Мощность (л.с.) - Механическая мощность, развиваемая двигателями, которыми оборудованы суда. Эта мощность (единица которой равняется 75 кг в секунду) должна измеряться в фактических л.с. (мощность, передаваемая на гребной винт).

132. Данные о судах, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Статистические данные, сообщаемые ЕЭК, должны охватывать, за исключением портовых судов, лихтеров и буксиров морских портов, все суда, перечисленные в вопроснике, которые могут плавать по рекам, но имеют разрешение плавать в море (каботажные суда), включая находящиеся в ремонте или ожидающие ремонта, зарегистрированные в данной стране или же - если в этой стране суда не регистрируются - принадлежащие лицам (физическим или юридическим), проживающим в этой стране. Данные, касающиеся эксплуатируемых судов, должны относиться к положению в конце года; данные о судах, сданных в эксплуатацию в течение года, должны охватить все суда, сданные в эксплуатацию в этой стране впервые, независимо от того, идет ли речь о новых или находившихся уже ранее в плавании судах.

Перевозки

133. Погруженные грузы - Грузы, помещенные на судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям и отправляемые по внутренним водным путям. Перегрузка с одного судна для грузовых перевозок по внутренним водным путям на другое не считается погрузкой; то же относится и к погрузке, вызванной аварией или необходимостью облегчения судна в случае низкого уровня воды.

134. Выгруженные грузы - Грузы, выгруженные с судна для грузовых перевозок по внутренним водным путям после их перевозки по внутренним водным путям. Перегрузка с одного судна для грузовых перевозок по внутренним водным путям на другое не считается выгрузкой; то же относится к выгрузке, вызванной аварией или необходимостью облегчения судна в случае низкого уровня воды.

135. Грузы, вывезенные из страны по внутренним водным путям (иные, чем следующие по внутренним водным путям сквозным транзитом) - Грузы, погруженные в стране на судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям и вывезенные из страны по внутренним водным путям.

136. Грузы, ввезенные в страну по внутренним водным путям (иные, чем следующие по внутренним водным путям сквозным транзитом) - Грузы, погруженные в другой стране на судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям, которые были ввезены в данную страну по внутренним водным путям и были в ней выгружены.

137. Грузы, следующие по внутренним водным путям сквозным транзитом - Грузы, ввезенные в страну на судне для грузовых перевозок по внутренним водным путям и вывезенные также на судне для грузовых перевозок по внутренним водным путям через иной пункт, чем пункт ввоза, после их перевозки через территорию этой страны исключительно по внутренним водным путям.

138. Перевезенные грузы - Грузы, перевезенные судном для грузовых перевозок по внутренним водным путям по сети внутренних водных путей данной страны. Общее количество перевезенных в стране грузов составляют погруженные грузы, грузы, ввезенные по внутренним водным путям, и грузы следующие по внутренним водным путям сквозным транзитом.

139. Тонно-километр нетто - Единица измерения грузовых перевозок, соответствующая перевозке одной тонны по внутренним водным путям на расстояние в один километр.

140. Данные о перевозке грузов, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистические данные необходимо включать все перевозки по внутренним водным путям, произведенные по сети данной страны [11/].

141. Весом, который надлежит учитывать, является вес брутто грузов, включая вес тары (например, контейнеров и поддонов), содержащей грузы.

142. Подлежащим учету расстоянием является фактически пройденное расстояние.

СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Оборудование

143. Контейнер - Транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или любое другое аналогичное приспособление) -

a) имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного использования;

b) специально сконструированное для облегчения перевозки грузов, без их погрузки, при помощи одного или нескольких видов транспорта;

c) снабженное приспособлениями, облегчающими его перемещение, в частности при его перегрузке с одного вида транспорта на другой;

d) сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко наполнять и опорожнять, и

e) имеющее внутренний объем не менее 1 $м^3$.

Термин "контейнер" не включает ни обычной тары, ни транспортных средств.

11/ Примечание Секретариата: В статистике грузовых перевозок в той или иной стране должен учитываться не только вес грузов, перевезенных под флагом данной страны, но и общий вес грузов, независимо от того, под каким флагом они перевозятся. В целях классификации внутренних водных путей в зависимости от их экономического значения, следует включать перевозки, производимые на плотах.

143a. Большой контейнер - Контейнер емкостью свыше 3 $м^3$ и с наружной длиной 6 м и более, включая любое постоянное приспособление.

144. Средний контейнер - Контейнер емкостью свыше 3 $м^3$, и с наружной длиной менее 6 м, включая любое постоянное приспособление.

145. Малый контейнер - Контейнер емкостью не менее 1 $м^3$, но не свыше 3 $м^3$.

146. Большегрузный тележечный контейнер - Большой контейнер с наглухо прикрепленными колесами, для перевозки которого по железной дороге необходимы вагоны со специальными приспособлениями для его закрепления.

147. Контейнер частного пользования - Контейнер, не принадлежащий транспортному предприятию для перевозок за счет третьих лиц.

148. Автомобильный прицеп для перевозки железнодорожных вагонов - Транспортное средство, предназначенное для перемещения железнодорожных вагонов по дороге, иначе, чем по железнодорожным путям.

149. Дорожный прицеп для смешанных перевозок - Дорожный прицеп, предназначенный для перевозки грузов и специально построенный или оборудованный для того, чтобы его можно было грузить на железнодорожные вагоны.

150. Данные об оборудовании для смешанных перевозок, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистику следует включать данные обо всем оборудовании (в том числе об оборудовании, находящемся в ремонте или ожидающем ремонта), перечисленном в настоящем вопроснике и принадлежащем железным дорогам данной страны или допущенном ими.

Перевозки

151. Число отправленных контейнеров - Число погруженных и отправленных контейнеров.

152. Число операций, произведенных при помощи автомобильных прицепов для перевозки железнодорожных вагонов - Число пробегов автомобильных прицепов для перевозки железнодорожных вагонов, перевозящих груженые вагоны.

153. Данные о смешанных перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистике необходимо учитывать все перевозки, произведенные на территории страны по крайней мере частично по железной дороге, при помощи оборудования, принадлежащего железным дорогам этой страны или допущенного ими. Весом, который необходимо принимать во внимание, является вес, за который взимается плата при коммерческих перевозках за счет третьих лиц, и вес брутто во всех остальных случаях; расстоянием, подлежащим учету, является расстояние, оплачиваемое по тарифу при коммерческих перевозках за счет третьих лиц, и фактически пройденное расстояние во всех остальных случаях.

МОРСКИЕ ПОРТЫ

Грузы, погруженные и выгруженные в морских портах: Данные по погруженным и выгруженным грузам должны быть выражены в весе грузов (включая упаковку) внешней торговли погруженных в морские суда всех флагов и выгруженные из них в портах данной страны. В грузы не должны включаться: бункера, собственные корабельные запасы, баласт и перегрузка (грузы, перегруженные с импортирующих судов на экспортирующие). Должны включаться грузы, выгруженные в пакгаузах при таможне или погруженные из них.

НЕФТЕТРУБОПРОВОДЫ

Статистические данные о сети трубопроводов и о транспортировке ими относятся к трубопроводам, расположенным на территории страны, представляющей эти данные. Исключаются все трубопроводы короче 50 км и все трубопроводы, используемые для военных целей. Международные трубопроводы длиной от 50 и более километров следует включать, даже если часть из них, проходящая в одной стране, будет короче 50 километров.

ANNEX II

SOURCES OF INFORMATION AND COVERAGE OF STATISTICS

1. Sources of information

TABLE 1

See Statistical Yearbook of the United Nations.

TABLE 2

Calculated by the secretariat from data in national statistical publications, United Nations Yearbook of National Accounts Statistics, statistics of national accounts and general statistics of OECD.

TABLE 5

Data supplied by the International Union of Official Travel Organizations (Geneva).

TABLE 23

Data supplied by the Central Commission of the Navigation of the Rhine (Strasbourg).

TABLES 24 AND 25

Data supplied by the Danube Commission (Budapest).

Most of the data included in all other tables of the bulletin were supplied by governments. Some information has also been extracted from the following sources :

ALBANIA

Anuari statistikor (statistical yearbook), Drejtoria e statistikës, (Tirana).

BELGIUM

Yearly and quarterly statistics of the International Union of Railways (UIC); documents issued by the European Conference of Ministers of Transport.

BULGARIA

Statisticheski Godishnik (Statistical yearbook), Tsentralno Statistichesko Upravlyenye (Sofia).

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland (statistical yearbook), Statistisches Bundesamt (Wiesbaden).

FRANCE

Statistiques du commerce extérieur de la France - Tableau général des transports (External trade statistics - general transport tables), Direction général des douanes et droits indirects (Paris).

GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC

Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik (statistical yearbook), Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Berlin).

GREECE

Annual and quarterly statistics of the International Union of Railways (UIC). Monthly Statistical Bulletin, Central Statistical Office (Athens).

ICELAND

Hagtidindi (monthly statistical bulletin), Hagstofa Islands (Reykjavik); Statistical Yearbook of the United Nations.

IRELAND

Statistical Abstract of Ireland, Central Statistics Office (Dublin); Annual Statistics of the International Union of Railways (UIC).

PORTUGAL

Transportes terrestres, Anuario estatistico (land transport), Direcçao Geral de Transportes terrestres (Lisboa).

SWITZERLAND

Schweizerische Verkehrsstatistik - Statistique suisse des transports (transport statistics), Eidgenössisches Amt für Verkehr - Office fédéral des transports (Bern).

USSR

Narodnoe Hozyaistvo (statistical yearbook), Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyenye (Moskva).

BYELORUSSIAN S.S.R.

Byelorusskaja SSR v tsifrah (statistical pocketbook) Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyenye (Minsk).

UNITED KINGDOM

Monthly Digest of Statistics, Central Statistical Office (London); Annual Report and Accounts, British Railways Board (London).

UNITED STATES

Statistics of Railroads of Class I in the United States, and Yearbook of Railroad Facts 1969, Association of American Railroads (Washington D.C.); Annual Report of the Interstate Commerce Commission, Interstate Commerce Commission (Washington D.C.).

2. Coverage of statistics

Statistics of Turkey and USSR cover the territories of those countries in Europe and in Asia.

Figures relating to gross national product (GNP) represent, in general, the market value of the product at constant prices, before deduction of provisions for the consumption of fixed capital, attributable to the factors of production supplied by residents.

Railway statistics in Tables 6 and 8 refer to all systems other than urban, underground or similar lines and a few short lines of purely local importance; railways built solely to serve mines, forests or other industrial or agricultural undertakings and not open to public transport are also excluded, except in the case of the USSR, for which, in view of their length and the heavy tonnage carried, separate figures are given under the designation "industrial railways". In the tables mentioned, where two sets of figures are given in respect of any particular country the first refers to the state or principal system, the name of which is stated; the second refers to the remaining railways, which are grouped together under the designation "Other"; they include generally lines belonging to regional or local authorities. Where only one set of figures is given, all the railways of the country concerned constitute a single system, apart from the exceptions already mentioned. In all tables other than 6 and 8, railway statistics relate only to the state or principal system, except where it is indicated that private railways are included.

In the case of the United States, where the railways are almost all owned and operated by companies, the statistics given in Table 6 relate to all railways except purely urban and similar lines; the statistics in other tables refer to Class I railways which account for 94% of the total length of line and about 99% of the total volume of rail transport.

Statistics of tons carried and ton-kilometres by rail relate, in general, to commercial or revenue earning transport, the distance being that charged for. Where service transport is excluded, there is a footnote to that effect. Because of differences of this nature and in methods of collecting data, especially in the case of ton-kilometres, strict comparability does not always obtain between the figures applying to different countries. However, where a change has been made in the scope of these statistics in any particular country, the figures relating to earlier years have been adjusted to preserve comparability in time series.

Inland waterway statistics refer to waterways used wholly or mainly for inland navigation. For this reason no statistics on inland water transport are given in respect of Sweden, the navigable waterways of that country being used largely by vessels which also carry traffic to and from places reached by sea. On other waterway systems, traffic carried by sea-going vessels is generally omitted or is shown separately, as in Table 24 relating to the Danube. Floating of timber is, except where the contrary is stated, disregarded, although the tonnages and ton-kilometres of timber involved may be very considerable, particularly in Scandinavia; waterways used for the floating of timber but not for navigation by inland water craft are not included in Table 17 (Inland waterway network).

In Finland, traffic on inland waterways consists mainly of timber floating, and the inland waterway fleet mainly of timber-towing tugs; Finland has therefore been omitted from the inland waterway statistics.

ANNEXE II

SOURCES D'INFORMATION ET CHAMP COUVERT PAR LES STATISTIQUES

1. Sources d'information

TABLEAU 1

Voir Annuaire statistique des Nations Unies.

TABLEAU 2

Calculé par le secrétariat d'après les données des statistiques nationales, de l'Annuaire de statistiques des comptabilités nationales des Nations Unies, des statistiques des comptabilités nationales et des statistiques générales de l'OECD.

TABLEAU 5

Données communiquées par l'Union internationale des organismes officiels de tourisme (Genève).

TABLEAU 23

Données communiquées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (Strasbourg).

TABLEAUX 24 ET 25

Données communiquées par la Commission du Danube (Budapest).

La plupart des données insérées dans tous les autres tableaux ont été fournies par les gouvernements. Certains renseignements ont aussi été extraits des sources suivantes :

ALBANIE

Anuari statistikor (annuaire statistique), Drejtoria e statistikës (Tirana).

BELGIQUE

Statistiques annuelles et trimestrielles de l'Union internationale des chemins de fer (UIC); rapports de la Conférence européenne des ministres des transports.

BULGARIE

Statisticheski Godishnik (annuaire statistique), Tsentralno Statistichesko Upravlyenye (Sofia).

FRANCE

Statistiques du commerce extérieur de la France - Tableau général des transports, Direction générale des douanes et droits indirects (Paris).

GRÈCE

Statistiques annuelles et trimestrielles de l'Union internationale des chemins de fer (UIC); Bulletin mensuel de statistique, Office centrale de statistique (Athènes).

IRLANDE

Statistical Abstract of Ireland (annuaire statistique), Central Statistics Office (Dublin); Statistiques annuelles de l'Union internationale des chemins de fer (UIC).

ISLANDE

Hagtidinti (Bulletin mensuel de statistique), Hagstofa Islands (Reykjavik); Annuaire statistique des Nations Unies.

PORTUGAL

Transportes terrestres, Anuario estatistico (annuaire statistique des transports terrestres), Direcção Geral de Transportes terrestres (Lisboa).

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE

Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik (annuaire statistique), Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Berlin).

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland (annuaire statistique), Statisches Bundesamt (Wiesbaden).

ROYAUME-UNI

Monthly Digest of Statistics (recueil mensuel de statistique), Central Statistical Office (London); Annual Report and Accounts (rapport et comptes annuels), British Railways Board (London);

SUISSE

Schweizerische Verkehrsstatistik - Statistique suisse des transports, Eidgenössisches Amt für Verkehr - Office fédéral des transports (Berne).

URSS

Narodnoe Hozyaistvo (annuaire statistique), Tsentralnoe Staticheskoe Upravlyenye (Moskva).

R.S.S. de BIELORUSSIE

Byelorusskaja SSR v tsifrah (petit annuaire statistique), Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyenye (Minsk).

ÉTATS-UNIS

Statistics of Railroads of Class I in the United States (Annuaire de statistiques de chemins de fer de classe I) et Yearbook of Railroad Facts 1969 (petit annuaire des chemins de fer), Association of American Railroads (Washington D.C.); Annual Report of the Interstate Commerce Commission (rapport annuel de la Commission nationale des transports), Interstate Commerce Commission (Washington D.C.).

2. Champ couvert par les statistiques

Les statistiques de la Turquie et de l'URSS s'appliquent aux territoires de ces pays en Europe et en Asie.

Les chiffres se rapportant au produit national brut (PNB) représentent, en général, la valeur commerciale aux prix constants, avant déduction des provisions pour la consommation du capital fixe, du produit attribuable aux facteurs de production fournis par les résidents.

Les statistiques de chemins de fer des tableaux 6 et 8 portent sur tous les réseaux, à l'exception des lignes urbaines, des lignes de chemin de fer métropolitain ou similaire et de quelques petites lignes d'intérêt purement local; les chemins de fer construits uniquement pour desservir des mines, des forêts ou d'autres exploitations industrielles ou agricoles, et non ouverts aux transports publics, sont aussi exclus, sauf dans le cas de l'URSS, pour laquelle, en raison de la longueur du réseau et de l'importance du tonnage transporté, on donne des chiffres distincts sous le titre "chemins de fer industriels". Là où, dans les tableaux mentionnés, deux séries de chiffres sont indiquées en regard d'un seul pays, la première se rapporte au réseau principal ou de l'Etat, dont le nom est cité; la seconde se rapporte aux autres réseaux, qui sont groupés et désignés comme "autres"; ils comprennent en général des lignes appartenant à des autorités régionales ou locales. Là où une seule série de chiffres est indiquée, tous les chemins de fer du pays en question constituent un seul réseau, mises à part les exceptions ci-dessus mentionnées. Dans tous les tableaux autres que les tableaux 6 et 8, les statistiques de chemins de fer se rapportent seulement au réseau principal ou de l'Etat, sauf s'il est précisé que les chemins de fer privés y sont inclus.

Pour les Etats-Unis, où ce sont presque toujours des sociétés qui possèdent et exploitent les chemins de fer, les statistiques du tableau 6 portent sur tous les chemins de fer, à l'exception des lignes uniquement urbaines ou analogues; les statistiques des autres tableaux se rapportent aux chemins de fer de classe I, qui constituent 94% de la longueur totale des lignes et environ 99% du volume total des transports par voie ferrée.

En ce qui concerne les chemins de fer, les statistiques des tonnes transportées et des tonnes-kilomètres se réfèrent en général aux transports commerciaux, la distance considérée étant la distance taxée. Lorsque les statistiques communiquées font apparaître que les transports de service ne sont pas compris, ce fait est indiqué dans un renvoi. En raison de divergences de cette nature et du fait que différentes méthodes de rassemblement des données ont été appliquées, en particulier dans le cas des tonnes-kilomètres, les chiffres ne sont pas toujours comparables de pays à pays; toutefois, lorsque le champ couvert par les statistiques d'un pays n'est pas le même que celui des années précédentes, les chiffres des années précédentes ont été revisés afin d'obtenir la comparabilité dans le temps.

Les statistiques sur les transports par voie navigable intérieure se rapportent aux voies navigables utilisées entièrement ou principalement par la navigation intérieure. De ce fait, on ne donne aucune statistique sur le transport par voie navigable intérieure en ce qui concerne la Suède, parce que les voies navigables de ce pays sont utilisées largement par des bateaux qui assurent aussi un trafic depuis ou vers des lieux atteints par mer. Dans les autres réseaux de voies navigables, le trafic assuré par des bateaux de haute mer est généralement éliminé, ou il figure séparément, comme c'est le cas au tableau 24 pour le Danube. Le flottage de bois, à moins d'indication contraire, est négligé, bien que les tonnes transportées et les tonnes-kilomètres relatives au bois puissent être considérables, notamment en Scandinavie; les voies navigables servant au flottage de bois mais non au transport par bateau de navigation intérieure sont exclues du tableau 17 (réseaux de navigation intérieure).

En Finlande, le flottage des bois constitue la majeure partie du trafic par voie navigable intérieure et les remorqueurs tirant les bois la majeure partie de la batellerie; par suite la Finlande a été éliminée des statistiques sur les voies navigables intérieures.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ И ОХВАТ СТАТИСТИЧЕСКИХ ДАННЫХ

1. Источники информации

ТАБЛИЦА 1

См. Статистический ежегодник ООН.

ТАБЛИЦА 2

Подсчет произведен Секретариатом на основе данных, национальных статистических публикаций, ежегодника ООН "Статистика национальных счетов", статистики национальных счетов и основной статистики ОЭСР.

ТАБЛИЦА 5

Данные, получены от Международного союза официальных туристических организаций.

ТАБЛИЦА 23

Данные, получены от Центральной комиссии судоходства по Рейну (Страсбург).

ТАБЛИЦА 24 и 25

Данные получены от Дунайской комиссии (Будапешт).

Большинство данных, включенных во все другие таблицы бюллетеня было представлено правительствами. Некоторые данные также были получены из следующих источников:

АЛБАНИЯ

Anuari Statistikor (Статистический ежегодник), Drejtoria e statistikës (Тирана).

БЕЛЬГИЯ

Годовые и квартальные статистические данные Международного союза железных дорог (МСЖД); отчеты Европейской конференции министров транспорта.

БОЛГАРИЯ

Статистически годишник (Статистический ежегодник), Центральное статистическое управление (София).

ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik (Статистический ежегодник), Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Берлин).

ГРЕЦИЯ

Годовые и квартальные статистические данные Международного союза железных дорог (МСЖД); Ежемесячный статистический бюллетень, Центральное статистическое управление (Афины).

ИРЛАНДИЯ

Statistical Abstract of Ireland (Статистический ежегодник) Central Statistics Office (Дублин); годовые статистические данные Международного союза железных дорог (МСЖД).

ИСЛАНДИЯ

Hagtidindi (Ежемесячный статистический бюллетень) Hagstofa Islands (Рейкьявик); Статистический ежегодник ООН.

ПОРТУГАЛИЯ

Transportes terrestres, Anuário estatístico (Статистический ежегодник по сухопутному транспорту) Direcção Geral de Transportes Terrestres (Лисабон).

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

Monthly Digest of Statistics (Ежемесячный статистический бюллетень) Central Statistical Office (Лондон); Annual Report and Acccounts(Ежегодный доклад и отчеты) British Railways Board (Лондон).

СССР

Народное хозяйство, Центральное статистическое управление (Москва).

БЕЛОРУССКАЯ ССР

Белорусская ССР в цифрах, Центральное статистическое управление (Минск).

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ

Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland (Статистический ежегодник) **Statistisches Bundesamt** (Висбаден).

ФРАНЦИЯ

Statistiques du commerce extérieur de la France - Tableau général des transports (Статистика внешней торговли Франции - сводные таблицы перевозок), Direction générale des douanes et droits indirects (Париж).

ШВЕЙЦАРИЯ

Schweizerische Verkehrsstatistik - Statistique suisse des transports(швейцарская транспортная статистика) Eidgenössisches Amt für Verkehr - Office fédéral des transports (Берн).

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ

Statistics of Railroads of Class I in the United States (Статистический ежегодник железных дорог "категории I" Yearbook of Railroad Facts 1969 (Краткий ежегодник железных дорог), Association of American Railroads (Вашингтон); Annual Report of the Interstate Commerce Commission (Ежегодный доклад по внутреннему транспорту), Interstate Commerce Commission (Вашингтон).

2. Охват статистических данных

Статистические данные по Турции и СССР охватывают и азиатскую часть территории этих стран.

Данные о валовом национальном продукте (ВНП) показывают, как правило, рыночную стоимость продукта в неизменных ценах до вычета отчислений в фонд возмещения потребленных основных средств, которые следует отнести на счет факторов производства, создаваемых населением.

Приведенные в таблицах 6 и 8 статистические данные по железным дорогам относятся ко всем железным дорогам, за исключением городских, подземных и других аналогичных им линий, а также нескольких коротких линий чисто местного значения; исключаются также железные дороги, построенные исключительно для обслуживания шахт, рудников, лесозаготовок и других промышленных и сельскохозяйственных предприятий и не являющиеся линиями общего пользования, за исключением СССР, по которому приводятся отдельно цифры, касающиеся железных дорог промышленного назначения, ввиду значительной протяженности этих дорог и значительного тоннажа перевозимых грузов. В тех случаях, когда по той или иной стране приведены в упомянутых таблицах два ряда данных, первый ряд относится к государственной или главной железнодорожной сети, название которой указано, а второй - к остальным железным дорогам, которые объединены под названием "другие"; обычно в них входят линии, принадлежащие районным или местным органам власти. В тех случаях, когда приведен лишь один ряд данных, это означает, что все железные дороги данной страны, помимо указанных выше исключений, образуют единую сеть. Во всех таблицах, кроме таблиц 6 и 8, железнодорожная статистика относится лишь к государственной или главной железнодорожной сети, за исключением тех случаев, когда указано, что данные относятся и к частным железным дорогам.

Что касается Соединенных Штатов, где почти все железные дороги принадлежат железнодорожным обществам и эксплуатируются ими, приведенные в таблице 6 статистические данные относятся ко всем железным дорогам, за исключением городских или подобных им линий; статистические данные, приведенные в других таблицах, относятся к железным дорогам 1-го класса, которые составляют 94% всей протяженности линий и обеспечивают около 99% общего объема железнодорожных перевозок.

Что касается железных дорог, статистика перевезенных тонн и выполненных тонно-километров относится, как правило, к коммерческим перевозкам, причем учитывается таксируемое расстояние. Когда известно, что в сообщенные статистические данные не включены служебные перевозки, это указывается в примечании. Ввиду таких различий и в связи с тем, что для сбора данных были применены различные методы, в частности в отношении тонно-километров, цифровые данные по разным странам не всегда сопоставимы; однако, если в той или иной стране охватываемая статистикой область изменилась по сравнению с предыдущими годами, цифры за предыдущие годы были исправлены для достижения сопоставимости во времени.

Статистические данные о перевозках по внутренним водным путям относятся к водным путям, используемым исключительно или главным образом для внутреннего судоходства. Исходя из этого, не приводятся статистические данные о перевозках по внутренним водным путям Швеции, так как эти водные пути используются в значительной мере судами, совершающими также перевозки в порты и из портов на морском побережье. На других сетях внутренних водных путей перевозки, осуществляемые морскими судами, как правило, исключаются или показаны отдельно, как, например, в таблице 24 в отношении Дуная. Сплав леса, при отсутствии иных указаний, не учитывается, хотя количество тонн и тонно-километров сплавленного леса может быть значительным, в частности в Скандинавских странах; внутренние водные пути, служащие для сплава леса, а не для движения судов внутреннего плавания, не включены в таблицу 17 (Сети внутренних водных путей).

В Финляндии движение по внутренним водным путям состоит главным образом из сплава леса, а внутренний водный флот состоит в основном из лесосплавных буксиров; поэтому данные по Финляндии не были включены в статистические данные по внутренним водным путям.

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre librairie ou adressez-vous à: Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo..Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

Litho at UN Geneva
GE.70-24702 – January 1971 – 4,200

Price: $U.S. 3.50
(or equivalent in other currencies)

United Nations publicat
Sales No.: E/F/R.70.II.E